# FLOTA POLSKA



Prof. Ignacy Mościcki, prezydent Rzeczypospolitej Polskiej



Lebrun, prezydent Republiki Francuskiej

# BANQUE FRANCO-POLONAISE

SOCIÉTÉ
ANONYME
AU CAPITAL
DE
50 MILLIONS
DE FRANCS



Siège social, Paris.

Siège social:
**PARIS**
15, rue des Pyramides
**Adresse télégraphique:**
BAFRAPOLAB PARIS
**R. C. Seine**
No 182.008

LA Banque franco-polonaise, fondée en 1920, avec l'appui du gouvernement français et le concours des Institutions financières les plus importantes, notamment la Banque de Paris et des Pays-Bas, la Société Générale, la Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, la Banque de l'Union Parisienne, effectue toutes opérations bancaires. Grâce à son organisation, elle peut dans une large mesure faciliter le développement des relations financières et commerciales entre la France et la Pologne. La Banque franco-polonaise est le seul établissement de banque français possédant des succursales en Pologne.

## SUCCURSALES ET AGENCES

**VARSOVIE: Czackiego, 4**

KATOWICE: **Dyrekcyjna, 9**
GDYNIA: **Skwer Kościuszki, 15**
POZNAŃ: **Al. Marcinkowskiego, 13**
DANTZIG: **Hundegasse, 127**




Succursale de Varsovie.



Succursale de Katowice.

# FLOTA POLSKA

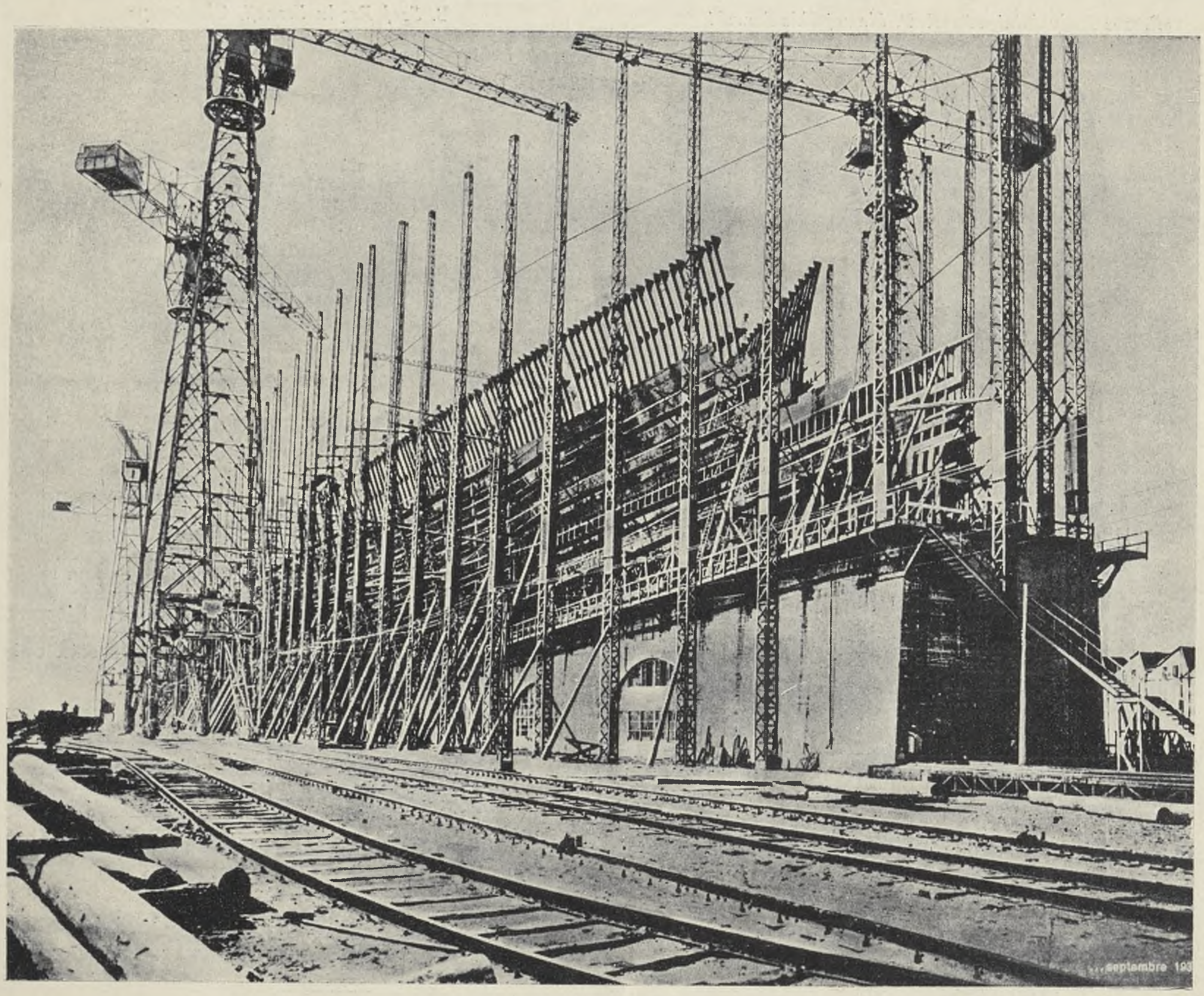
## czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO, TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO
i GENERAŁA w. p. E. HOHENAUERA de CHARLENZ

Rok XI — Warszawa, 1938 r. — Nr. 41/42

NUMER POŚWIĘCONY STOSUNKOM GOSPODARCZYM I MORSKIM FRANCJI

### ZE STOCZNI FRANCUSKICH



*Budowa największego francuskiego okrętu „Normandie" w końcowym okresie konstruowania obla na stoczni Saint-Nazaire-Penhoët.*



Prezes Rady Ministrów R. P. Sławoj-Składkowski



B. Szef Rządu Francji, Chautemps

# OD REDAKCJI

Celem nawiązania bezpośredniej styczności z wybitnymi przedstawicielami społeczeństwa francuskiego z ramienia „Floty Polskiej" wyjechali do Francji przedstawiciele redakcji.

Przedstawicielom tym udzieli między innymi wywiadów, względnie artykułów pp. ministrowie Y. Delbos, M. Fernand Chapsal i Campinchi. Artykuły te w języku francuskim i w przekładzie zamieszczamy.

Sojusz Polski z Francją przetrwał i jeszcze bardziej został wzmocniony po 17 latach swego istnienia.

Francja to wraz z ludnością kolonialną przeszło 100 milionów ludności.

Francja — to marynarka wojenna licząca 153 okręty o ogólnym tonażu 364.264 tonn, który to tonaż w ciągu roku ostatniego jeszcze został powiększony; to marynarka handlowa przewyższająca obecnie 3.500.000 tonn rejestr. br.

Francja — to Paryż, który 1000 lat był i jest stolicą sztuki i kultury świata.

Stosunki polsko-francuskie dzięki inwestosowanym kapitałom francuskim w Polsce, dzięki możliwościom kolonizowania przez obywateli polskich Madagaskaru i dzięki szczególnej trosce obydwu narodów o pokój i praworządność świata, o ochronę Europy przed barbarzyństwem, zacieśniają się coraz bardziej.

Również w Polsce uświadamiamy sobie poważnie wewnętrzne trudności, jakie mają do przezwyciężenia mężowie stanu spółczesnej Francji, zwłaszcza w sferze płac robotniczych.

Japońskie towary tanie wzmogą światową ekspansję jeszcze silniej niż dotąd, gdy Japonia opanuje tereny Chin, gdzie jest bawełna, nafta, węgiel, żelazo, czyli surowce, których nie posiadała lub prawie nie posiadała. Japoński robotnik zadowalnia się zarobkiem, wynoszącym $^1/_8$ tego, co robotnik fabryczny Francji.

Do trudności gospodarczych pchają przyjacielską Francję Sowiety, którym tak bardzo zależy na silnych sprzymierzeńcach w obronie przed Japonią.

W czasie druku tego numeru otrzymujemy wiadomość dn. 13 marca, że został utworzony nowy rząd Francji w następującym składzie: Premier i minister skarbu — Leon Blum; budżet — Vallière; sprawy zagraniczne — Paul Boncour; ministrowie bez teki: Pau Fauré, Albert Sarraut; koordynacja zagadnień Afryki północnej — Viollette, Steeg, Frosard; propaganda, koordynacja wszystkich resortów przy prezydium rady ministrów — Vincent Auriol; sprawy wewnętrzne — Dormoy; sprawiedliwość — Rucart; obrona narodowa — Deladier; marynarka wojskowa — Campinchi; lotnictwo — Guy la Chambre; oświata — Jean Zay; rolnictwo — Monnet; roboty publiczne — Jules Moch; praca — Albert Serol; handel — Pierre Cot; P. T. T. — Lebas; emerytury — Riviere; zdrowie publiczne — Gentin; kolonie — Marius Moutet; min. budżetu — Spinasse.

Dla zebrania materiałów do tego numeru francuskiego wyjechali do Francji specjalnie pp. redaktorzy: Tomasz ks. Lubomirski i Zygmunt Zundelewicz.

Redakcja „Floty Polskiej" na tym miejscu składa specjalne podziękowanie Jego Ekscelencji p. ambasadorowi Leonowi Noël, p. ministrowi Rochat, p. dyrektorowi Armand Bérand i p. dyrektorowi prasowemu M. S. Z. Comer.

# P. CHAPSAL, MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU FRANCJI,

PRZESŁAŁ NASTĘPUJĄCE SŁOWA DLA „FLOTY POLSKIEJ".

Il existe entre la France et la Pologne une sorte d'accord historique qui, dans le déroulement des évènements et du temps, frappe et retient l'esprit. Le mot accord peut même paraître faible quand on découvre la passion, je dirais la violence du sentiment qui, à certaines époques, a porté la France vers la Pologne malheureuse et déchirée, et cette communauté de pensée, de sensibilité, qui a fait que qeulques uns des cris les plus pathétiques du génie polonais aient été jetés dans notre langue.

Existerait-il une cloison étanche entre le domaine du sentiment et de la pensée, et celui des activités dont vivent les sociétés organisées? Des voix autorisées se sont élevées chez vous, et ici même, pour affirmer que nos relations commerciales ne correspondaient point à la fraternité de nos deux pays. Sans doute reconnait-on que ces relations assidues, et en extension depuis un siècle, sont bonnes, mais non pas telles cependant qu'elles devraient être.

Une grande amitié est exigente; et pareille exigence est naturelle et émouvante. Mais il ne dépend pas toujours malheureusement de nous, de satisfaire à nos désirs les plus légitimes et les plus nobles. Les évènements, l'état général du monde, dominent parfois notre attitude et nos décisions.

Quoi qu'il en soit, la bonne volonté, le désir ardent de faire progresser nos échanges sont trop grands de part et d'autre, pour que les relations commerciales entre la France et la Pologne ne soient pas à la mesure de leurs relations spirituelles.

D'ailleurs de sérieux résultats ont déjà été acquis, et les accords signés à Paris en Mai 1937 sont très substantiels, puisqu'ils comprennent, outre un Traité de Commerce et de Navigation, un Arrangement commercial et un accord financier.

Le traité de commerce et de navigation octroie à chacun des deux contractants le régime de la nation la plus favorisée en matière de tarif, d'établissement, de propriété commerciale, de navigation, et de transport des émigrants, cette dernière matière présentant une importance particulière dans les relations avec la Pologne.

En outre, les deux parties se consentent réciproquement des réductions tarifaires: la Pologne voit abaisser en sa faveur les droits sur les moutons et brebis issus de reproducteurs français, ainsi que sur la viande de ces animaux et certaines pommes de terre de semence; la France obtient des détaxes qui portent sur 200 positions du tarif douanier polonais afférentes aux articles suivants: vins, tissus, machines, produits chimiques, légumes, denrées coloniales.

L'Arrangement commercial est relatif à la question toujours délicate des contingents que s'ouvrent réciproquement la France et la Pologne.

L'Accord financier a été conclu en vue de faciliter l'exécution des transferts financiers de la Pologne vers la France. Il a été admis que balance commerciale franco-polonaise serait favorable à la Pologne dans la limite d'une marge de 20%. Cette marge est destinée à permettre à la Pologne de faire face à ses obligations financières et à liquider les arriérés commerciaux français. Une Commission mixte franco-polonaise se réunit chaque trimestre pour contrôler l'application de l'arrangement et fixer le montant des contingents réservés à la France. Dans sa réunion du mois d'Août dernier, elle a constaté que l'Accord financier avait fonctionné d'une façon satisfaisante. Mais elle a enregistré, il est vrai, que dans le domaine strictement commercial l'application de l'arrangement rencontrait certaines difficultés. Celles-ci se reflètent dans les statistiques du commerce franco-polonais qui montrent que si la vente des produits polonais en France se développe considérablement, il est loin d'en être de même des exportations françaises vers la Pologne. Il faut noter toutefois que si on considère les statistiques polonaises les résultats paraisent beaucoup moins défavorables aux intérêts français.

S'il est nécessaire de souligner ces difficultés, on ne doit pas oublier que la date de la signature et de la mise en vigueur des accords franco-polonais est encore récente et que quatre mois d'application ne permettent point de porter sur d'aussi importantes mesures un jugement définitif. Nous devons donc garder l'espoir que dans les mois qui vont suivre nous assisterons à une reprise des exportations françaises vers la Pologne. Pour l'extension des rapports entre nos deux pays il est nécessaire en effet que les deux parties tirent, chacune de leur côté, le maximum d'avantages. Nous sommes persuadés qu'il en sera ainsi dans un proche avenir. Et je tiens à redire ici avec quel ardent désir d'aboutir nous travaillons à faciliter et amplifier les échanges commerciaux avec un pays, auquel nous lient, non seulement des intérêts communs évidents, mais encore les plus magnifiques souvenirs et l'amitié peut-être la plus enthousiaste qu'un peuple ait jamais vouée à un autre peuple.



*M. Fernand Chapsal, senateur Ministre du Commerce R. F.*



*Campinchi, p. Minister marynarki francuskiej.*

# OD P. CHAPSAL'A MIN. PRZEMYSŁU I HANDLU REPUBLIKI FRANCUSKIEJ

Pomiędzy Francją i Polską istnieje dziejowe porozumienie, które z biegiem wypadków i lat zastanawia i wzrusza. Określenie tego pojęcia: porozumieniem może wyglądać zbyt blado, jeżeli weźmie się pod uwagę zapał i potęgę uczucia, jakie w niektórych okresach cechowały Francję w jej stosunkach do narodu polskiego w okresie niewoli.

Ta wspólnota myśli i uczuć uczyniła to, że niektóre przejawy geniuszu polskiego zachowały wyraz swój w mowie francuskiej.

Czy jest możliwem, by dziedzina uczuć i myśli mogła być oddzielona od wspólnych zagadnień gospodarczych, które przejawiają się w ustrojach zorganizowanych społeczeństw?

U was jak również i u nas słychać autorytatywne zdania, stwierdzające, że stosunki handlowe nie odpowiadają przyjaźni naszych dwóch krajów.

Zapewne uznać należy, że te stałe stosunki, będące w fazie co raz większego ożywienia, nie są jednak jeszcze takimi, jakich się oczekuje.

Wielka przyjaźń jest wymagająca, a ten jej przejaw jest sam przez się naturalny i słuszny, jednak niestety nie zawsze zależy to od nas, ażeby zadość uczynić naszym najsłuszniejszym i najszlachetniszym wymogom. Ewenementy jak również ten porządek rzeczy, jaki panuje w świecie, bardzo często kierują naszą wolą i naszymi poczynaniami.

Pamiętając to wszystko, dobra wola i szczera chęć wzmożenia naszej wymiany wytwórczości są i z jednej i z drugiej strony zbyt duże, aby stosunki handlowe między Francją i Polską nie stały na tej wysokości, na jakiej znajdują się nasze stosunki uczuciowe.

Zresztą zostały osiągnięte poważne porozumienia, podpisane w Paryżu w maju 1937 r. i są one o tyle rzeczowe, że zawierają prócz traktatu handlowego i nawigacyjnego również układy: handlowy i finansowy.

Traktat handlowy i nawigacyjny przyznaje jak najdogodniejsze ulgi obydwum kontrahentom w sprawach taryf celnych, w sprawach osiedlania się przesiębiorstw przemysłowo-handlowych, transportowych i emigracyjnych.

Ta ostatnia sprawa ma szczególnie doniosłe znaczenie dla stosunków z Polską.

Prócz tego obiedwie strony przyznają sobie wzajemnie zniżki celne: Polska uzyskuje na swoją korzyść zniżki przy wwozie buraków i owiec, pochodzących od francuskich reproduktorów jak również i na mięso tych zwierząt i na wwóz niektórych gatunków kartofli do sadzenia; Francja zaś otrzymuje zniżki na dwuch pozycjach polskiej taryfy celnej, tyczących następujących artykułów: wino, wyroby tekstylne, maszyny, produkty chemiczne i kolonialne.

Układ handlowy jest w zależności od zawsze delikatnej kwestii kontyngentów, które wzajemnie Francja i Polska przyznają.

Układ finansowy został zawarty w celu ułatwienia przekazów pieniężnych z Polski do Francji, przy czym ustalono, że bilans płatniczy francusko-polski będzie na korzyść Polski w wysokości 20%,

to znaczy że eksport Polski, obliczony w gotówce, będzie przewyższał import z Francji o 20%.

Nadwyżka ta została przyznana w celu ułatwienia Polsce spłaty jej zobowiązań i likwidacji dawnych zaległości handlowych francuskch.

Komisja mieszana francusko-polska zbiera się co kwartał celem kontrolowania zasad układu i wyznaczania nowych kontyngentów dla Francji.

W czasie urzędowania komisji z końca 1937 r. stwierdzono, że układ ten funkcjonował w sposób zadawalniający.

Komisja ta jednak stwierdziła, że w dziedzinie czysto handlowej zastosowanie tego układu napotykało na pewne trudności.

Trudności te wyrażają się w statystycznych danych handlu francusko-polskiego, które wykazują, że, o ile import produktów polskich do Francji powiększa się znacznie, o tyle eksport francuski do Polski jest nieproporcjonalnie mniejszy.

Trzeba atoli zaznaczyć, jeśli oprzeć się na danych statystycznych polskich, że wyniki te wyglądają daleko mniej niekorzystne dla Francji.

Uwypuklając te trudności nie należy zapominać, że data podpisania traktatu handlowego i wprowadzenie w życie porozumień francusko-polskich jest zbyt mało odległa, by te kilka miesięcy mogły dać dokładne pojęcie o przyjętych przez ten traktat handlowy zasadach.

Miejmy więc nadzieję, że w przyszłych miesiącach import z Francji do Polski zwiększy się znacznie.

Podstawą ożywienia stosunków między obydwoma państwami jest konieczność zabezpieczenia największej obopólnej korzyści.

Jesteśmy przekonani, że cel ten będzie osiągnięty w najbliższej przyszłości.

W zakończeniu pragnę zaznaczyć nasze szczere dążenia, z jakimi pracujemy, ażeby ułatwić i uwypuklić wymiany handlowe z krajem, z którym nas łączą nie tylko wspólne interesy handlowe, lecz także najpiękniejsze wspomnienia i entuzjastyczna przyjaźń, jaka może łączyć jeden naród z drugim.

podpisano: **„Chapsal".**

*przełożył T. ks. Lubomirski*

# PAN MINISTER CAMPINCHI O MARYNARCE FRANCUSKIEJ

M. CAMPINCHI, Ministre de la Marine a bien voulu recevoir les représentants de la FLOTA POLSKA, dans son bureau de la rue Royale qui évoque tout le glorieux passê de la Marine française, et leur a fait la déclaration suivante:

La France possède actuellement une Flotte de Guerre moderne et homogène; elle le doit aux efforts et à la volonté de ceux qui ont présidé aux destinées de la Marine Française depuis 15 ans et auxquels il sied de rendre un juste hommage.

Sortie très affaiblie de la guerre, elle doit, en effet, sa force actuelle à la réalisation méthodique d'un large programme minutieusement établi.

L'effort fourni pendant ces 15 années et qui se poursuit à l'heure actuelle, peut se concrétiser par ces quelques chiffres:

153 navires d'un tonnage total de 364.264 T. sont entrés en service avant le Ier Janvier 1937; à cette date 42 autres étaient en construction, d'un tonnage total de 175.711 T.

Dans tous ces navires, sous-marins, navires légers, navires de ligne, la Marine Française a recherché l'équilibre entre les divers facteurs de la puissance et le perfectionnement technique le plus poussé.

Si la Marine de Commerce Française détient le ruban bleu conquis par le plus beau paquebot du Monde, NORMANDIE, la Marine de Guerre Française possède le navire de ligne en service le plus moderne du Monde, Le DUNKERQUE, le navire léger le plus rapide du Monde, Le TERRIBLE, le plus grand sous-marin du Monde, le SURCOUF.

Ces résultats démontrent la valeur de la Construction Navale Française et de ses ingénieurs, dignes descendants de leurs illustres aînés, SANE, DUPUY DE LOME, BERTIN.

Les Arsenaux et chantiers privés ont su adapter toutes les ressources de la technique moderne à la construction de ces navires qui, rapides, bien défendus et bien armés, sont aussi aménagés avec un souci de confort, de goût et d'élégance.

Les longues croisières autour du Monde accomplies par les croiseurs, les raids d'endurance des sous-marins aux Antilles et en Extrême-Orient, la présence du DUNKERQUE à la Revue Navale de SPITHEAD, ont permis aux marins du Monde entier de voir et de juger les bâtiments de guerre français et d'apprécier leur allure, ainsi que l'entrain et la tenue de leurs équipages.

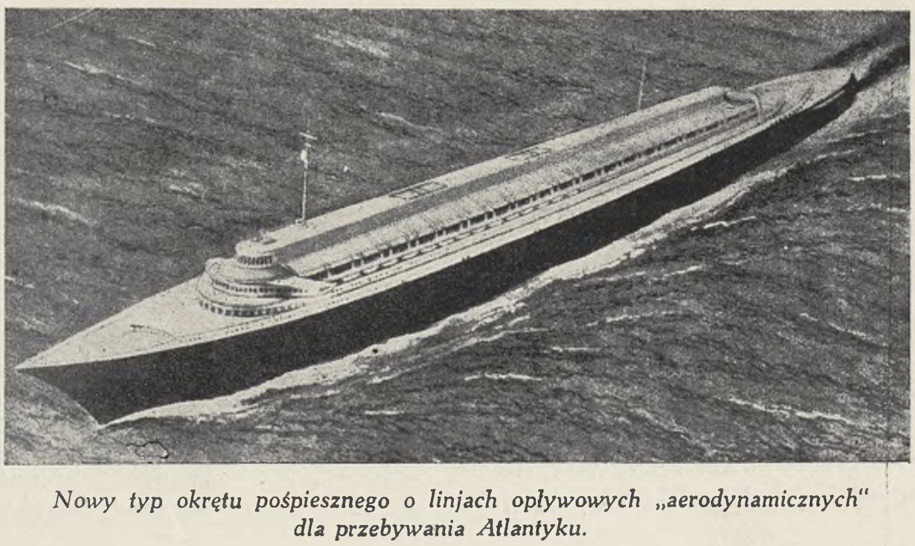
Les Escadres s'entraînent méthodiquement afin d'être prêtes à tout instant à remplir avec succés la lourde tâche qui pourrait leur être confiée.

Après avoir participé au contrôle du Comité de non-intervention en Espagne, les bâtiments de guerre français concourent à la protection du trafic commercial international en Méditerranée.

La Marine Française gardienne de la sécurité et de l'indépendance de la Nation depuis des siècles, est donc aussi aujourd'hui une force vivante au service de la paix.

„Avant de nous quitter, Monsieur CAMPINCHI a tenu à adresser par la voie de la FLOTA POLSKA, son cordial salut à la Jeune Marine Polonaise que tant de liens de camaraderie unissent à la Marine Française."

## Z MARYNARKI FRANCUSKIEJ



*Nowy typ okrętu pośpiesznego o linjach opływowych „aerodynamicznych" dla przebywania Atlantyku.*

# GEN. GAMELIN I JEGO NAJBLIŻSI WSPÓŁPRACOWNICY



Le général Georges



Le général Gamelin



Le général Colson

# PAN MINISTER CAMPINCHI O MARYNARCE FRANCUSKIEJ

(PRZEKŁAD NA POLSKI)

Pan Campinchi, b. minister marynarki, zechciał łaskawie przyjąć przedstawicieli „Floty Polskiej" w apartamentach ministerstwa przy ul. Royale w Paryżu, które uprzytamniają dzieje zwycięstw marynarki francuskiej, i tymże przedstawicielom oświadczył, co poniżej:

Francja posiada obecnie flotę wojenną nawskroś nowoczesną i jednolitą i zawdzięcza to wysiłkom i woli tych, którzy kierowali marynarką francuską od lat piętnastu i którym za to należy się słuszny hołd.

Flota francuska po wojnie światowej była b. osłabiona i swoją obecną potęgę zawdzięcza stopniowemu wcielaniu w życie szerokiego programu, b. czasowo opracowanego, programu.

Program ten dokonany w przeciągu tych lat 15-u, który jest w chwili obecnej nadal stosowany, konkretyzuje się w następujących cyfrach: 153 okręty o tonażu ogólnym 364.264 tonn, które włączone zostały do marynarki wojennej przed 1 stycznia 1937.; w tej dacie jeszcze 42 okręty o tonażu ogólnym 175.711 tonn były w budowie.

Przy budowie tych wszystkich okrętów, łodzi podwodnych, lekkich okrętów i okrętów liniowych marynarka francuska zrównoważyła różne czynności potęgi i technicznego wyposażenia.

Jeżeli handlowa marynarka francuska ma wstęgę błękitną dzięki najpiękniejszemu na świecie okrętowi pasażerskiemu „Normandie", to również i marynarka wojenna posiada najbardziej nowoczesny okręt liniowy „Le Dunkerque", okręt lekki, najszybszy na świecie „Le Terrible" i największą łódź podwodną „Le Surcouf". Objekty te są świadectwem wartości konstrukcyjnej marynarki francuskiej i zdolności jej inżynierów, godnych następców swoich wybitnych poprzedników: Sane, Dupuy de Lome, Bertin.

Arsenały i prywatne stocznie umiały zachować wszystkie wymagania nowoczesnej techniki w budowie tych okrętów, które są szybkie, dokładnie zabezpieczone i rzędnie uzbrojone, przy tym wyekwipowane z komfortem i z estetyką.

Długie rejsy dookoła świata wykonane przez krążowniki, rejsy wytrzymałości dla łodzi podwodnych do Antyl i na Daleki Wschód, jak również obecność „Le Dunkerque" na rewii morskiej w Spithead dały możność marynarkom światowym zobaczyć i ocenić okręty wojenne Francji i ich wysoką wartość bojową jak również i wyszkolenie ich załóg.

Eskadry systematycznie ćwiczą, aby być w pogotowiu w każdej chwili dla spełnienia ciężkiego zadania, które mogłoby im przypaść w udziale.

Po przyjęciu udziału w kontroli komitetu nieinterwencji na wodach Hiszpanii, okrętom wojennym francuskim powierzona została ochrona międzynarodowej żeglugi handlowej na m. Śródziemnym.

Marynarka francuska, stojąca od wieków na straży bezpieczeństwa niepodległości narodu francuskiego jest również dzisiaj żywotną siłą dla dobra pokoju.

————

Przed pożegnaniem pan Minister Campinchi był łaskaw wyrazić za pośrednictwem „Floty Polskiej" swoje serdeczne pozdrowienia dla młodej marynarki polskiej, którą łączy tyle węzłów przyjaźni z marynarką francuską.

*przełożył na polski T. ks. Lubomirski*

## PAN MINISTER SPRAW ZAGRANICZNYCH REPUBLIKI FRANCUSKIEJ YVON DELBOS PRZESŁAŁ „FLOCIE POLSKIEJ OŚWIADCZENIE:

*„En prenant l'initiative de cette publication, la Direction de la grande Revue maritime polonaise a entendu montrer à ses lecteurs les dernières découvertes de la technique française. Mais elle a voulu aussi contribuer à renforcer une amitié séculaire et à resserrer les liens déjà si étroits qui unissent nos deux peuples.*

*„Je ne doute pas que par ce Numéro Spécial elle n'atteigne le but qu'elle s'est fixé".*

*ZYGMUNT ZUNDELEWICZ:*

# PRZYJAŹŃ POLSKO-FRANCUSKA PRZETRWA WIEKI

Piszemy te słowa, kiedy cała Europa żyje w nerwowym napięciu i oczekiwaniu ważnych wydarzeń, które mogą zadecydować już nie tylko o wzajemnych stosunkach międzynarodowych, ale nawet o wyglądzie przyszłej mapy Europy.

Weszliśmy w okres, gdzie państwa dla załatwiania swoich porachunków orężnych obierają za teren starcia inne państwo. Pamiętamy świeżo jeszcze podbój Abisynii przez Włochy i jesteśmy świadkami wojny jaką prowadzą Japończycy w Chinach.

Na papierze między tymi państwami istnieje pokój. Na prawdę leje się po obu stronach krew, która zupełnie już zatarła teksty traktatów i podpisy na nich położone.

Widzimy ponadto na każdym kroku ingerencję jednych państw w sprawy wewnętrzne drugich, mimo solennych zapewnień poszanowania suwerenności. Prym w tej grze wiodą dotychczas Sowiety podpalające pokój wewnętrzny państw europejskich a sekundują im niemniej dobrze Niemcy, którzy za zasłoną ideową obrony uciśnionej niemczyzny wzmacniają swą potęgę na kontynencie.

W tych warunkach, w których każdy dzień może przynieść nieoczekiwaną niespodziankę, może rozpętać światową pożogę, należy szukać punktów równowagi, ażeby nie runąć w odmęt straszliwej anarchii wojennej, jaka pogrzebie kulturę europejską i może na zawsze z kart historii wymazać nie jedno państwo.

Sytuacja zaognia się nie od dziś. Powiedzmy wyraźnie, że wojna światowa nie spełniła pokładanych w niej nadziei i nie przyniosła uspokojenia. Pokój zawarty w Wersalu stał się zarzewiem niezgody i nowych wrzeń.

Wszystkie traktaty i pakty, jakie od Wersalu podpisywano w Europie miały na celu jedynie pacyfikację wzburzonych umysłów i utrzymanie pokoju za wszelką cenę.

We wszystkich wypadkach inicjatorką tej *pokojowej akcji w Europie była Francja.*

Francja wyszła z wojny zwycięsko, ale zarazem z ciężkimi ranami z wielkim doświadczeniem, że wojna chociażby nawet zwycięska może być dla narodu klęską. Stąd to Francja stale czyni wszelkie wysiłki, ażeby ugruntować pokój na kontynencie.

*Obok Francji* jednym z najważniejszych czynników pokojowych w Europie *jest Polska.* Powstała po rozdarciu między trzy zabory, budująca się na pobojowisku wojny światowej, Polska pragnie pokoju, więcej, niżeli którekolwiek z państw w Europie. Polityka polska nie ma żadnych zaborczych zamiarów, a dąży jedynie do obrony stanu posiadania i do ugruntowania pokoju dla zapewnienia swemu narodowi lepszej przyszłości.

Od chwili powstania Polski, w narodzie polskim i u mężów stanu Polski a zwłaszcza u Wielkiego Budowniczego państwowości polskiej Marszałka Józefa Piłsudskiego skrystalizowała się myśl, że pokój w Europie da się oprzeć tylko na *przyjaźni polsko - francuskiej.*

Wielki Marszałek odszedł w zaświaty w chwili, kiedy Europę poczęły wstrząsać ponownie dreszcze wojenne. Pozostawił jednak swym spadkobiercom testament, nakazujący politykę realną, liczącą się z faktami, politykę wierności sujuszom, a dalej politykę wzmacniania sił obronnych i gotowości bojowej społeczeństwa. *Testament ten* jest zasadniczą linią przewodnią polskiej polityki zagranicznej.

Zasadą tej polityki są przede wszystkim hasła, *że o nas, tylko z nami można mówić.* Nie uznamy żadnych przetargów poza naszymi plecami o naszą skórę. Chcemy pokoju i nie zamierzamy atakować nikogo. Zaatakowani jednak potrafimy się obronić.

Ta linia polityki kazała nam zwracać się zawsze w stronę naturalnego sajusznika, *jakim jest Francja.* Ta linia nabrała tem większego znaczenia, że Francja, wobec szybko odradzającej się potęgi Niemiec, wobec narastającej na Morzu Śródziemnym i w koloniach potęgi Włoch, szukająca oparcia pokojowego, musiała już nie tylko *z mocy nieprzedawnionej i wspólnie przelaną krwią przypieczętowanej przyjaźni z Polską, ale z interesu realnej polityki* zwrócić się w stronę Warszawy.

To też, kiedy w r. 1936 tak obfitym w konferencje i rozmowy na temat pokoju, w roku, w którym równowaga europejska została zachwiana wypadkami hiszpańskimi, trzeba było znaleźć gwarancję pokoju, dwa narody, dwa państwa a mianowicie *Francja i Polska* znalazły wspólny język, znalazły podwaliny zacieśniające mocniej węzły przyjaźni ,jakie oba narody łączyły.

Paryża nie mogły zadowolić słowa Hitlera, mówiące, że skoro Führer jest pokojowo usposobiony wobec Francji, to i Niemcy będą odnosiły się do Francji przyjaźnie. Nie zadowolił się Paryż traktatem o wzajemnej pomocy, zawartym przez Lavala z Moskwą. Francja wiedziała, że pakt z Moskwą nie może na dłuższą metę wytrzymać próby dziejowej, już chociażby ze względu na swoistą strukturę społeczną obecnej Rosji, jak również na moralną izolację władców tego państwa w obecnej Europie. Niezadowoliła się też Francja traktatem o przemarszu wojsk sowieckich przez Rumunię dla niesienia pomocy Czechosłowacji zawartym przez p. Titulescu. Musiała szukać siły realnej a tą siłą dla zabezpieczenia pokoju Francji i Europy okazała się w grze na kontynencie tylko Polska.

W tej właśnie atmosferze doszło do wzmocnienia w 1936 r. i 1937 r. przymierza między armią polską i francuską. Do Warszawy przybył generalissimus armii francuskiej gen. Gamelin, zapraszając Marszałka Śmigłego - Rydza w odwiedziny do Francji.

Pamiętamy żywo triumfalny objazd Francji przez podejmowanego serdecznie i szczerze marszałka Śmigłego Rydza. Wznowiono stare tradycje, jakie łączyły obiedwie armie. Potwierdzono na pobojowiskach francuskich, na których Naczelny Wódz polskich sił zbrojnych składał hołd bohaterom Francji, *że los Francji jest losem Polski i naodwrót.* Nabrała wówczas plastycznego wyrazu prawda, *że losy Polski i Francji rozstrzygają się zawsze nad Renem i nad Wisłą.*

Nic też dziwnego, że wizyta polskiego Naczelnego Wodza we Francji niepokoiła czerwoną Moskwę i innych.

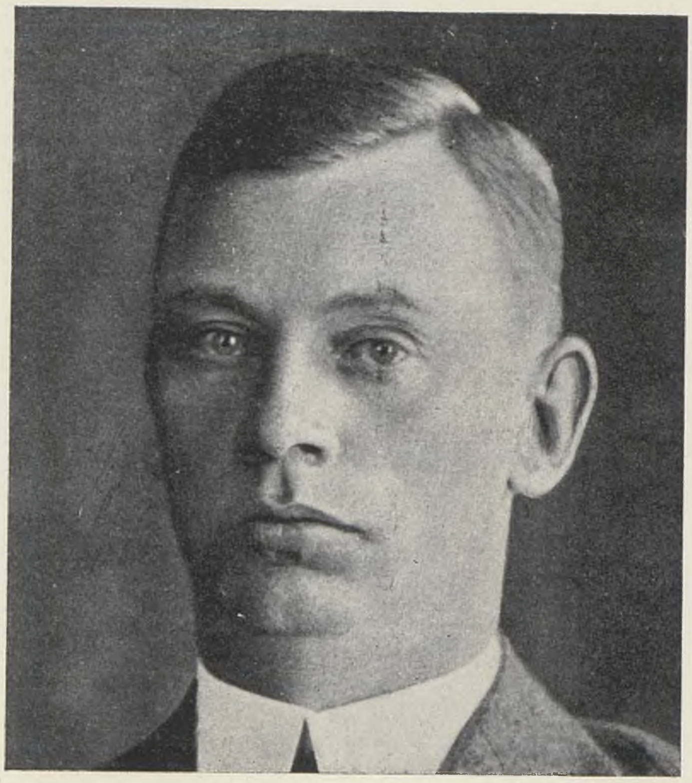
Okazało się, że w grze o losy Europy zawsze decydujące znaczenie będą miały dwa państwa, a nimi są *Francja i Polska.* Okazało się ponadto, że strażnikami pokoju europejskiego są dwie armie. *Jedna na zachodzie druga na wschodzie.* Dwie armie równie bohaterskie i równie gotowe do najwyższych poświęceń w obronie pokoju i wolności swych ziem.

Polska jest gwarantką pokoju Europy i jej strażnikiem przed niespodziankami ze wschodu, podczas gdy Francja stoi na straży pokoju Europy zachodniej.

Te zasady, zasady polityki pokojowej i konstruktywnej zostały wielokrotnie powtórzone zarówno *ze strony czynników wojskowych Francji i Polski, jakoteż przez dyplomatów.* Przypomnieć tylko należy oświadczenie ministra spraw wojskowych Deladiera z r. 1936 mówiące o obronności Francji i oświadczenie Marsz. Śmigłego - Rydza o konieczności obrony niepodległości Polski.

Sojusz polsko-francuski bez względu na stosunki wewnętrzno - polityczne w obu państwach jest trwały, albowiem wynika z węzłów krwi wzajemnie przelanej i z realizmu politycznego. Został on potwierdzony w czasie wizyty Min. Becka w Paryżu oraz pamiętnej wizyty Min. Delbosa w Warszawie w grudniu roku 1937.

Od tej chwili nie zaszło nic, co by mogło w jakikolwiek sposób zmącić te przyjazne stosunki. Chmury, jakie zawisły nad Europą w ostatnich dniach zastają sojusz polsko-francuski jako jedyny akt przyjaźni, który wytrzyma wszelką próbę. *Przyjaźń ta jest gwarantką pokoju Europy i niepodległości obu krajów.*

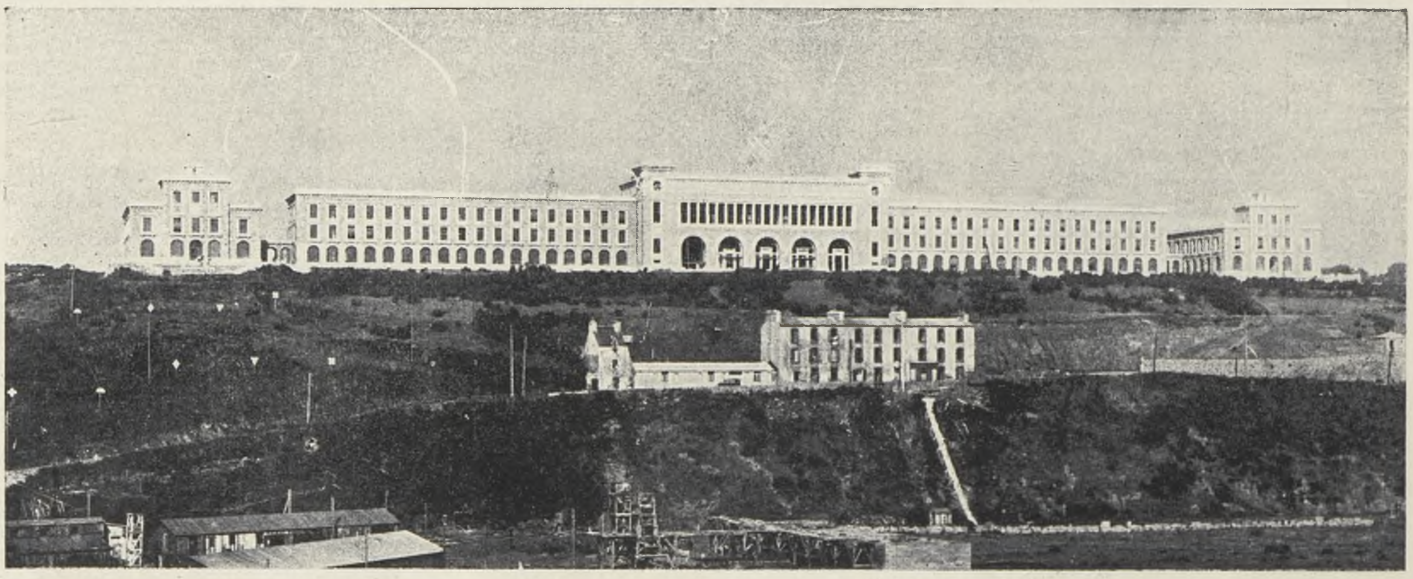


*Ambasador Rzeczypospolitej w Paryżu J. E. pan Łukasiewicz*
*S. E. Monsieur Łukasiewicz, Ambassadeur de Pologne à Paris.*

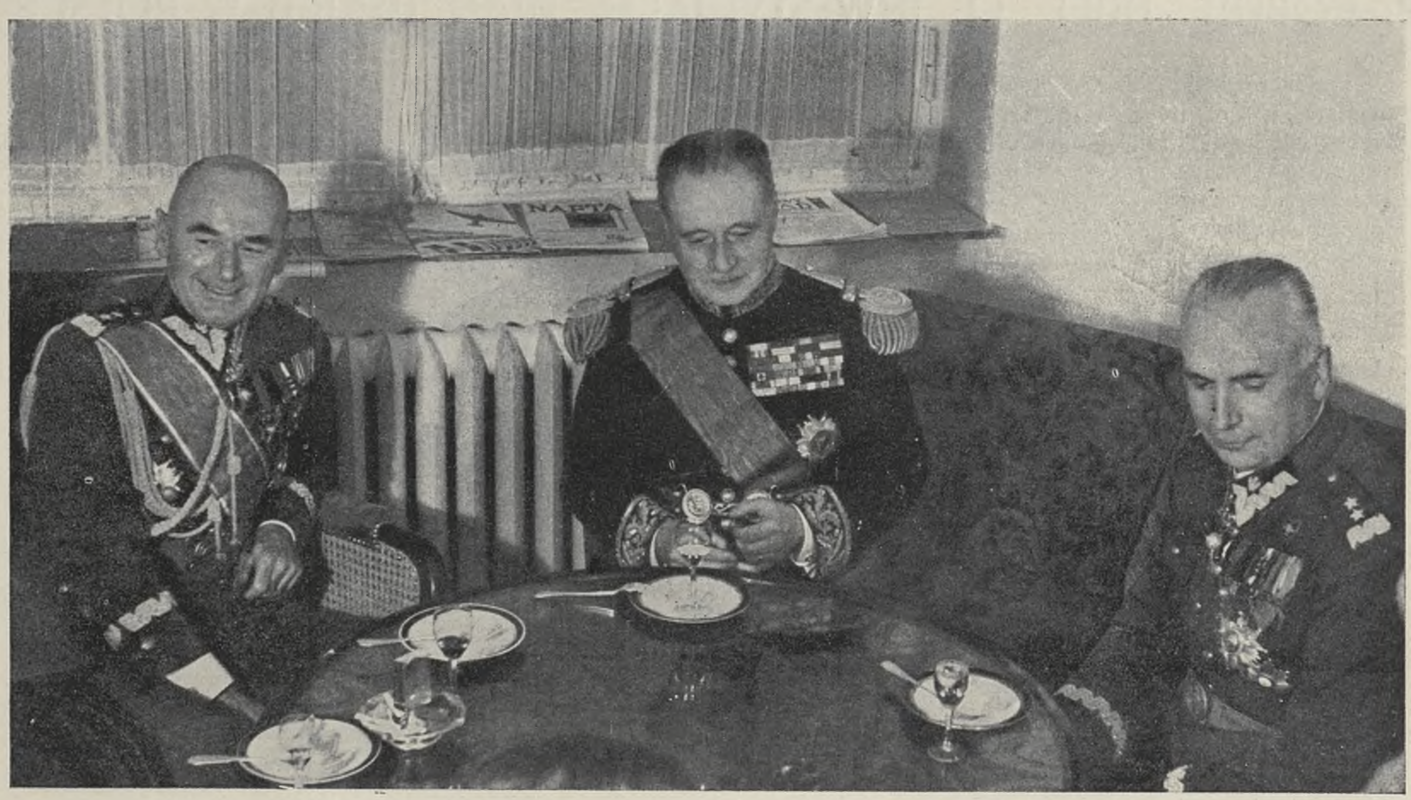



*Ambasador Republ. Franc. w Warszawie J. E. pan Leon Noël*
*S. E. Mosieur Leon Noël Ambasadeur de France à Varsovie.*

## SZKOLNICTWO MORSKIE WE FRANCJI.



*Gmachy szkoły morskiej marynarki francuskiej w Brest. Ecole Navale Français à Brest.*



*Naczelny wódz sił zbrojnych Francji gen. Gamelin w towarzystwie Marszałka Edwarda Rydza Śmigłego i generała broni Kazimierza Sosnkowskiego w hotelu Europejskim w Warszawie w roku 1936.*



*P. vicepremier inż. Eugeniusz Kwiatkowski i p. minister przemysłu i handlu Roman rozmawiają z ministrem spraw zagranicznych Francji p. Yvonem Delbosem (po środku) w r. 1937.*

# P. ROBERT HUET O INWESTYCJACH FRANCUSKICH W POLSCE

La majeure partie des entreprises françaises ou à capitaux français qui exercent leur activité sur le territoire de la République Polonaise et en particulier celles qui font partie du Groupement des industriels français en Pologne ont été fondées avant la Grande Guerre.

Dans l'ordre minier et métallurgique, ce furent d'abord, il y a soixante ans, la Société Française et Italienne des Houillères de Dombrowa, puis la Société Anonyme des Forges et Aciéries de Huta Bankowa; la première s'est uniquement consacrée à l'industrie charbonnière, tandis que l'autre a joint à son usine sidérurgique les mines de houille de la Société Comte Renard et de la Société Minière Franco-Polonaise, ainsi que les ateliers de transformation de l'usine Renard et de la Société pour l'Industrie Métallurgique en Pologne à Radomsko.

Un an après. était créee la Société Anonyme des Mines de Czeladz, qui vingt années plus tard s'intéressait au charbon du Bassin de Cracovie, en prenant part à la constitution de la Compagnie Galicienne de Mines.

En 1890, la Société des Charbonnages, Mines et Usines de Sosnowice se constituait pour acquérir et exploiter les puissantes concessions qu'elle détient encore actuellement.

Une autre branche de l'industrie, celle des textiles a largement bénéficié de l'apport des capitaux français. La Compagnie Générale des Industries Textiles (Allart Rousseau et Cie), de Roubaix, avait fondé à Lodz, en 1883, une succursale qui a pris rapidement le développement d'une entreprise autonome et de première importance. La Maison Motte de Roubaix fonda vers la même époque la Société Anonyme de l'Union Textile avec ses établissements de Lodz, Lubliniec et Czenstochowa, et quelques années plus tard, la Czenstochovienne. Puis des capitalistes français ont constitué la Société pour l'Industrie Textile de Czenstochowe pour reprendre des usines créées une douzaine d'années auparavant par un groupe de Verviers.

Dans un domaine tout différent, la Compagnie d'Electrici é de Varsovie avait édifié, dès le début du siècle, dans la capitale de la Pologne ses importantes installations de distribution de lumière et de force.

En 1912, l'introduction sur le marché de Paris des titres de la Société Anonyme des Usines de Fabrication de Tubes et des Forges de Sosnowice a donné aux capitaux français l'occasion d'y occuper la place prépondérante qu'ils ont conservée par la suite.



*Robert Huet przewodniczący grupy przemysłowców francuskich w Polsce.*

Après la guerre, lorsque la Haute Silésie irrédente a été réunie à la Pologne, les intérêts français, engagés et représentés depuis longtemps dans la Société des Mines et Usines à Zinc de Silésie, ont pris dans sa gestion une importance de tout premier ordre. De même, quant le concours du gouvernement français a per mis de constituer la Société fermière des mines fiscales de l'Etat polonais, les Houillères du Nord et du Pas-de-Calais ont tenu à participer à la création et à l'exploitation de cette entreprise dont s'enorgueillit à bon droit l'industrie houillère polonaise.

C'est également à un consortium d'entreprises françaises constitué par la Société de Construction des Batignolles. MM. Schneider et Cie et la Société Anonyme Hersent qu'a été confiée la construction du port de Gdynia, lorsqu'une inspiration toute polonaise l'a fait surgir sur les côtes sablonneuses de la Mer Baltique. Quelques années plus tard, M. Schneider et Cie ont été chargés d'établir la voie ferrée Silésie — Gdynia qui relie ces installations maritimes au bassin industriel, lorsque la Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de fer en a reçu la concession.

La Société Industrielle et Commerciale des Pétroles — Groupe Malopolska — exploite les régions pétrolifères de Boryslaw et de Polanka tandis que la Société Electro-Gaz s'intéressait, par ses filiales polonaises, à des stations centrales d'énergie électrique qui utilisent comme combustible principal les gaz naturels de ces régions.

A ne considérer que le Groupement des Industriels Français en Pologne, les sociétés qui en font partie avaient déjà effectué des investissements très considérables; dans les dix-huit dernières années, leurs fonds de roulement ont été reconstitués, leurs immobilisations se sont accrues de façon notable; d'autres sociétés ont été créées ou rachetées par des groupes financiers du même pays, si bien que le montant des sommes investies par la France dans des entreprises industrielles en Pologne peut à l'heure actuelle dépasser deux milliards de zlotys.

O. DEPRET BIXIO

Attaché Commercial près l'Ambasade de Françe à Varsovie.
Radca Handlowej Ambasady Francuskiej w Warszawie.

# LE CAPITAL FRANÇAIS EN SILÉSIE

Le capital français n'était représenté en Silésie avant la guerre que dans la Société qui s'appelle aujord'hui „ŚLĄSKIE KOPALNIE & CYNKOWNIE" — „Société des Mines et Usines à Zinc de Silésie". Depuis la guerre la capital français s'est vivement intéressé à l'industrie silésienne sous plusieurs de ses aspects; voici la liste des entreprises dans lesquelles il patricipe aujourd'hui:

Société des Mines et Usines à Zinc de Siésie (ZINC DE SILÉSIE),

Société Fermière des Mines Fiscales de l'Etat polonais en Haute-Silésie (SKARBOFERME),

Etablissements HOHENLOHE,

Banque Franco-Polonaise à Katowice,

Compagnie Franco- Polonaise de Chemins de Fer.

LA SOCIÉTÉ DES MINES ET USINES A ZINC DE SILESIE a été fondée en 1853. Des personalités françaises, souscrivant une part importante des titres, figuraient d'ailleurs parmi les fondateurs. Signalons à titre de curiosité que l'Académie Française est encore aujour'hui un important actionnaire.

Le tracé de la frontière entre la Pologne et l'Allemagne a laissé en Allemagne une partie des biens de la Société allemande indépendante de la Société polonaise. La participation française s'est fortement accrue dans cette dernière et représente aujourd'hui une large majorité. Avec la participation belge, elle réunit plus de 80% du capital.

La Société possède 2 mines de charbon, Andalousie et Mathilde, dont la capacité de production peut atteindre un million de tonnes, des mines de zinc et des usines à zinc qui, depuis la guerre, sous la Direction française, ont éte considerablement développées, soit par achat d'installations appartenant à d'autres Sociétés, soit, surtout, par la construction d'usines modernes, en particulier d'une usine d'electrolyse.

Dans cette période également, de nombreuses fabrications de produits annexes ont éré montées, en particulier pour une meilleure utilisation de l'acide sulfurique qui est un sous-produit de la fabrication du zinc.

La capacité de production des usines à zinc est de 60.000 tonnes par an, ce qui classe la Société de Zincs de Silésie au premier rang des producteurs de zinc en Pologne avec la Société Giesche.

L'ensemble des investissements faites par la Société des Zincs de Silésie depuis le ler Janvier 1924 s'éève à 29.500.000 Zł.

Ces importants décaissements ont été permis par des augmentations progressives du capital de la Société, qui est passé pendant cette période de 23.333.6000. — à 46.000.000.— de Zl. Dans cet apport de capitaux nouveaux, les actionaires français et belges représentent pratiquement la totalité.

* *
*

Les participations à SKARBOFERME et aux Etablissements HOHENLOHE sont nées d'une même idée, à savoir de l'opportunité avec laquelle se présentait au moment de la transmission de la souveraineté, en 1922, la substitution du capital francais au capital allemand. Partant de ce point de vue, un vaste plan de participation française avait été élaboré sur la base d'un accord franco-polonais, et des options furent à cette époque accordées par les groupes allemands qui dirigeaient un certain nombre d'entreprises. Diverses circonstances ont fait échouer plusieurs de ces négociatons, dont il ne subsiste aujourd'hui que 2 réalisations, SKARBOFERME et HOHENLOHE.



*M. O. Depret Bixio — Attaché Commercial près l'Ambasade de France à Varsovie. Radca handlowy Ambasady Franc. w Warszawie.*

SKARBOFERME a été crée en 1922 sous la forme d'une Société Fermière pour la gérance des mines de houille et établissements annexes, qui appartenaient, avant le passage de la Silésie sous la souveraineté polonaise, au fisc royal prussien. En devenant polonaises, ces mines revenaient automatiquement en toute propriété au gouvernement polonais qui les a amodiées à la Société Fermière.

Celle-ci dont le capital est aujourd'hui de 17.630.000.— Zł. comporte exactement 50% d'actionnaires français, groupés en une personne juridique dénommée: Société de Gestion d'intérêts Miniers et Industriels Français à l'Etranger, et 50% de capital polonais, entre les mains du Ministère de Commerce et de l'Industrie. La Direction Générale est actuellement entre les mains dun représentant du groupe français.

Le domaine de la Société comporte 6 mines de charbon à Chorzów, Bielszowice et Knurów, une cokerie avec traitement des sous-produits, une farbique d'ammoniaque synthétique et une fabrique de briquettes.

Ce fond a été considérablement augmenté et perfectionné depuis la guerre, en consacrant à des travaux nouveaux une partie importante des bénéfices. Parmi ces grands travaux, on pen citer l'équipement de la mine Foch à Knurów, la reconstruction de la cokerie sur un type moderne, la construction d'une usine d'ammoniaque synthétique, produisant 80 tonnes par jour de sulfate d'ammoniaque, à Knurów et à Bielszowice, et surtout la création de la mine nouvelle, Président Mościcki, qui occupe à l'heure actuelle et du point de vue des résultats de la technique minière, la toute première place dans l'ancien continent.

La capacité de production de la Société est de plus de 6 millions de tonnes, mais les circonstances actuelles, la nécessité de maintenir les disciplines de la Convention charbonnière, l'accord d'éxportation polono-britanique, n'ont pas permis à la Société de dépasser sensiblement 3 millions ½ de tonnes. La cokerie est équipée pour environ 400.000 tonnes par an.

Au cours des années d'aprés-guerre, Skarboferme a porté une attention toute particulière aux marchés d'exporation maritime. Elle occupe dans l'exportation maritime du charbon polonais la toute première place, réalisant à elle seule près de 18% de cette exportation. Pour acheminer cet important tonnage dans les meilleures conditions, Skarboferme a construit à Gdynia une installation de transbordement qui paraît être une des meilleures actuellement existantes.

La SOCIETE HOHENLOHE ne comporte qu'une participation française de 7½%, mais à cette participation sont attachés des privilèges qui donnent au groupe français une part importante dans les décisions concernant la gestion de la Société.

La Société Hohenlohe est, comme la Société des Mines et Usines à Zinc de Silésie, une entreprise mixte, produisant du charbon et du zinc.

Soulignons que dans le classement des rendements de l'exploitation charbonière, Skarboferme occupe la première place de toutes les mines polonaises, et que les Zincs de Silésie et Hohenlohe se classent en très bon rang.

La BANQUE FRANCO-POLONAISE, fondée en 1920 avec le concours des principales institutions de crédit de la place de Paris, n'a pas manqué de s'intéresser à ce foyer d'entreprises que représente la Silésie, et dés le passage du territoire à la Pologne en 1922, elle a ouvert à Katowice une succursale qui représente le plus important de ses siéges provinciaux en Pologne.

En Février 1931, au moment de son maximum d'activité, la Banque mettait à la disposition de l'économie polonaise,, sous forme de crédits de campagne, d'acceptations ou de facilités à court terme, une somme totale de 150 millions de Zł., dont près de 30 millions étaient consacrés à l'activité silésienne.

La Banque, à tout moment ,a observé une stricte politique de mobilité dans ses crédits, et a su les accomoder à la situation des entreprises, dans lesquelles elle intervenait, de manière à ne pas se trouver obligée de conserver dans son bilan des crédits gelés.

Depuis 1936, l'amélioration des affaires a permis à la Banque de reprendre un certain développement de ses opérations, que la crise avait, bien entendu, obligée à réduire. Le financement des importations de matières premières et des exportations à l'étranger des produits de l'industrie métallurgique silésienne fournit matière à son activité. La succursale de Katowice rayonne hors de la Vojevodie de Silésie, dans le bassin de Dąbrowa et jusqu'a Częstochowa.

Depuis l'institution du contrôle des devises en Pologne, la Banque Franco-Polonaise a reçu la qualité de Banque de Devises ,et elle vient d'être chargée récemment par la Gouverment polonais de centraliser les transferts financiers entre la Pologne et la France.

Ce tableau de l'activité des capitaux français en Silésie na serait pas complet, si l'on n'y faisait mention d'une entreprise qui pour avoir son siège à Paris et ses propriétés, presque entièrement hors de Silésie, n'en est pas moins de première importance pour la règion. Il s'agit de la COMPAGNIE FRANCO - POLONAISE DE CHEMIS DE FER, qui a permis la construction de la ligne directe Silésie-Baltique, principalement charbonière, et qui va disposer en vertu des stipulations du dernier emprunt polonais en France, des moyens financiers nécessaires pour parachever son oeuvre et en prendre di-

rectement l'exploitation qui a été confiée jusqu'à présent aux Chemins de fer de l'État polonais. Le chemin de fer Silésie-Baltique raccourcissant d'une centaine de kilomètres l'ancien trajet qui sépare les charbonnages polonais de la mer, complète logiquement le riche bassin houiller silésien, et lui fournit le moyen de transporter au plus bas prix ses produits jusqu'au port de Gdynia et, accessoirement de Gdańsk. On a pu s'étonner que le tarif de ce transport soit fixé à un chiffre bas, mais il est établi aujourd'hui, chiffres en main, que ce tarif est loyal et laisse une marge authentique de bénéfice. Il ne saurait donc être qualifié de dumping. Peu de gens, au surplus, se sont avisés qu'il n'existe guère au monde de ligne de chemins de fer de cette importance, transportant annuellement près de 9 millions de tonnes de charbon par trains complets et réguliers.

Le montant des capitaux français investis en Pologne par la Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de fer Silésie-Baltique représentera à brève échéance plus d'un milliard de francs français.

*

Ce rapide exposé montre le rôle joué par les capitaux farnçais en Silésie. Bien qu'ils aient été investis là à une date relativement plus récente que dans d'autres parties de la Pologne, ils ont déja rempli une fonction très utile dans la mise en valeur et le dévelonpement de la Silésie, surtout depuis la renaisance de la Pologne. Leur activité et les résultats obtenus constituent l'un des aspects ,et non des moindres, de la coopération franco-polonaise, si fructueuse dans tous les domaines.

—

# KAPITAŁ FRANCUSKI NA GÓRNYM ŚLĄSKU

Przed wojną jedynym Towarzystwem, reprezentującym kapitał francuski na Śląsku, była Spółka; znana dzisiaj pod nazwą „Śląskie Kopalnie i Cynkownie" — Sociètè des Mines et Usines à Zinc de Silèsie". Od czasu wojny przystąpił kapitał francuski do całego szeregu przedsiębiorstw, interesujących się rozlicznymi dziedzinami przemysłu śląskiego. Oto lista tych przedsiębiorstw:

Śląskie Kopalnie i Cynkownie (Zinc de Silèsie).

Skarboferm Société Fermière des Mines Fiscales de l'Ftat Polonais en Haute-Silésie).

Zakłady Hohenlohe.

Bank Francusko-Polski w Katowicach.

Towarzystwo Kolei francuskich (Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer).

Towarzystwo pod nazwą „Śląskie Kopalnie i Cynkownie" zostało założone w roku 1853. Wybitne osobistości francuskie, które podpisały udziały i zakupiły znaczną część emisji, figurowały wśród założycieli. Zaznaczamy, jako ciekawy szczegół, że Akademia Francuska jest do dziś dnia jednym z poważnych akcjonariuszy.

Granice ustanowione między Polską, a Niemcami wytworzyły sytuację taką, że linia pograniczna przechodzi przez posiadłości Towarzystwa. Część mniejsza pozostała w Niemczech, gdzie powstało oddzielne, niemieckie Towarzystwo, niezależne od Zakładów Polskich. W tych ostatnich wzmógł się znacznie udział kapitału francuskiego, który dzisiaj stanowi ogromną większość. Wraz z udziałem belgisjkim wynosi on 80% kapitału akcyjnego.

Towarzystwo posiada dwie kopalnie węgla: Andaluzję i Matyldę, których produkcja dochodzi do miliona tonn; posiada kopalnie cynku i cynkownie, które od czasu wojny wykazują pod dyrekcją Francuzów duży rozwój, a to dzięki nowym instalacjom, odkupionym od innych Towarzystw, oraz dzięki budowie nowoczesnych warsztatów fabrycznych, a zwłaszcza dzięki nowemu zastosowaniu elektrolizy. W tymże okresie zorganizowano liczne fabryki produktów pobocznych, szczególnie ulepszono użytkowanie kwasu siarczanego, który jest produktem pobocznym fabrykacji cynku.

Wydajność roczna cynkowni wynosi 60.000 tonn, przez co stają one na czele polskiej produkcji cynku obok Towarzystwa Giesche.

Całokształt inwestycji Cynkowni i Kopalni Śląskich od 1 stycznia 1924 równa się cyfrze 29.500.000 zł.

Te poważne wydatki były możliwe dzięki progresywnemu powiększeniu kapitału akcyjnego, który w tym okresie z 23.333.600.— podniósł się do 46.000.000.— zł. W tych nowych emisjach uczestniczą de facto wyłącznie Francuzi i Belgowie, którzy pokryli cały kapitał dodatkowy.

Udział kapitału francuskiego w Skarbofermie i w Zakładach Hohenlohe zrodził się z koncepcji zastąpienia kapitału niemieckiego przez kapitał francuski w sprzyjającym po temu momencie przejęcia władzy przez Polskę w roku 1922. Wychodząc z tego założenia, opracowano na szeroką skalę plan współdziałania kapitału francuskiego w przemyśle polskim w duchu przymierza francuskopolskiego. Grupy niemieckie, stojące na czele licznych przedsiębiorstw, udzieliły wówczas całego szeregu opcji. Wskutek różnych okoliczności układy te nie dały przeważnie trwałego rezultatu, tak że dzisiaj istnieją tylko dwie realizacje owego planu, a mianowicie Skarboferm i Hohenlohe.

*SKARBOFERM* powstał w roku 1922 w formie Towarzystwa Dzierżawnego, zarządzającego kopalniami węgla i przedsiębiorstwami pochodnymi, które przed przejęciem władzy nad Śląskiem przez Polskę, należały do Skarbu Pruskiego, Kopalnie te stały się automatycznie własnością Rządu polskiego, który je wydzierżawił Towarzystwu Dzierżawnemu.

Kapitał tego Towarzystwa wynosi dzisiaj 17.630.000.— zł. w tym 50% akcjonariuszy francuskich, zgrupowaynch w jedną osobę prawną pod nazwą: Société de Gestion d'intérêts Miniers et Industriels Français à l'Étranger (Towarzystwo Zarządzające interesami kopalnianymi i przemysłowymi Francuzów za granicą), oraz 50% kapitału polskiego, znajdującego się w rękach Ministerium Handlu i przemysłu. Naczelna Dyrekcja spoczywa obecnie w ręku przedstawiciela grupy farncuskiej.

Posiadłości Towarzystwa obejmują 6 kopalni węgla w Chorzowie, Bielszowicach i w Knurowie, wytwórnię koksu wraz z produktami pochodnymi, fabrykę amoniaku syntetycznego i fabrykę brykietów.

Kapitał został powiększony znacznie od wojny, gdyż część zysków i to poważną, poświęcano na nowe roboty. Przytoczymy jako przykład kopalnię Focha w Knurowie, przebudowę wytwórni koksu, udoskonaloną według wymogów współczesnych, wybudowanie fabryki amoniaku syntetycznego, produkującej 80 tonn dziennie siarczanu amoniakowego, instalację hydrauliczną, nawożenia ziemi do Knurowa i Bielszowic, a nade wszystko stworzenie nowej kopalni: Prezydenta Mościckiego, która z punktu widzenia współczesnej techniki górniczej zajmuje pierwsze miejsce na kontynencie.

Wydajność roczna Towarzystwa równa się przeszło 6 milionom tonn, ale okoliczności obecne, jako to konieczność zastosowania się do norm ustalonych przez Konwencję węglową, umowa eksportowa polsko-brytyjska, nie pozwoliły Towarzystwu przekroczyć trzech i pół milionów tonn. Wytwórnia koksu może dawać do 400.000 tonn produkcji rocznej.

W ciągu lat powojennych Skarboferm wytężył szczególną uwagę, w kierunku morskich rynków zbytu. Skarboferm zajmuje pierwsze miejsce w eksporcie morskim węgla polskiego, a mianowicie pokrywa sam 18% tego eksportu. Aby umożliwić tak poważny eksport i udoskonalić jak najbardziej jego warunki techniczne, zbudował Skarboferm w Gdyni stację przeładunkową, która jest podobno jedną z najbardziej wzorowych z pomiędzy istniejących obecnie.

*ZAKŁADY HOHENLOHE* wykazują zaledwie 7 i ½% udziału kapitału francuskiego, ale do udziałów tych są przywiązane przywileje, które zapewniają grupie francuskiej doniosłe stanowisko we wszystkich sprawach i decyzjach, dotyczących zarządzania Spółką.

Podobnie jak Kopalnie i Cynkownie jest Towarzystwo Hohenlohe przedsiębiorstwem o typie mieszanym, czyli że produkuje węgiel i cynk.

Zaznaczyć należy, że pod względem wydajności kopalnianej Skarboferm stoi na pierwszym miejscu wśród polskich kopalni węgla, a Kopalnie i Cynkowe Śląskie, oraz Zakłady Hohenlohe zajmują jedno z lepszych miejsc w szeregu jakościowym.

*BANK FRANCUSKO-POLSKI*, założony w roku 1920 ze współudziałem głównych instytucji kredytowych rynku finansowego paryskiego, zainteresował się żywo tym środowiskiem przedsiębiorstw przemysłowych, jakim jest Śląsk i skoro tylko prowincja ta przeszła do rąk polskich w roku 1922, otworzył w Katowicach filię, która jest dzisiaj najpoważniejszą placówką pozastołeczną tego Banku.

W lutym w r. 1931, podczas swej najbardziej używionej działalności Bank udzielił gospodarczości polskiej kredytów w formie akceptów lub pożyczek krótkoterminowych w wysokości ogólnej 150 milionów Zł.: z tego 30 milionów mniej więcej przypada na przemysł śląski.

Bank przestrzegał stale i ściśle polityki kredytów ruchomych i umiał je przystosowywać do sytuacji przedsiębiorstw, z którymi go łączyły stosunki, dzięki czemu nie dochodziło w bilansie do pozycji kredytów zamrożonych.

Od roku 1936 poprawa w interesach pozwoliła Bankowi na pewien rozwój, na roszerzenie zakresu operacyjnego, zacieśnionego na skutek kryzysu. Bank popiera import surowców ,oraz eksport za granicę produktów metalurgii śląskiej, finansując je. Filia katowicka rozciąga swą działalność poza odręb województwa śląskiego aż na Zagłębie Dąbrowskie aż po Częstochowę.

Od chwili wprowadzenia ograniczeń dewizowych stał się Bank Francusko-Polski bankiem dewizowym, a ostatnio otrzymał polecenie od rządu polskiego, aby skupiał w swym ręku przekazy finansowe między Francją a Polską.

Powyższy obraz działalności kapitału francuskiego na Śląsku nie byłby całkowity, gdybyśmy nie wspomnieli o przedsiębiorstwie, które ma wprawdzie siedzibę w Paryżu, a posiadłości prawie wszystkie poza obrębem Śląska, lecz niemniej odgrywa ogromną rolę w życiu tej dzielnicy. Mamy na myśli *Towarzystwo Francusko-Polskie Kolei Żelaznych*, które wybudowało linię bezpośrednią Śląsk-Bałtyk, służącą głównie do przewozu węgla. Towarzystwo w myśl uchwał, powziętych

przy ostatniej pożyczce polskiej zaciągniętej we Francji, dokończy niebawem swego dzieła, gdyż rozporządza odpowiednimi środkami, oraz przystąpi do eksploatowania tejże linii ,która dotychczas była pod zarządem Polskich Kolei Państwowych. Linia Śląsk-Bałtyk skraca do 100 kilometrów zaledwie przestrzeń dzielącą polskie kopalnie węgla od morza, jest ona logicznym uzupełnieniem bogatego zagłębia śląskiego, dając mu możność dostarczania po bardzo niskiej cenie swych produktów do portu gdyńskiego, lub, ubocznie, do Gdańska. Dziwiono się, że taryfa przewozowa jest tak niska, ale z ołówkiem w ręku wykazano, że jest to taryfa skalkulowana uczciwie i pozwalająca nawet na osiągnięcie drobnych zysków. Nie może więc być mowy o dumpingu. Mało osób, zresztą, zdaje sobie sprawę, że nie ma niemal na świecie linii kolejowej równie doniosłej dla ruchu handlowego; dość powiedzieć, że przewozi ona rocznie około 9 milinów tonn węgla, stale i regularnie.

Suma ogólna kapitałów francuskich, inwestowanych w Polsce przez Towarzystwo Francusko-Polskie Kolei Żelaznych Śląsk-Bałtyk, wyniesie niebawem przeszło miliard franków francuskich.

Ten krótki zarys wykazuje rolę, jaką odgrywa na Śląsku kapitał francuski. Jakkolwiek inwestowany tam od niedawna, od mniej dawna, niż w innych dzielnicach Polski, spełnił on już zadanie bardzo doniosłe, uwydatnił walory Śląska i jego rozwój, zwłaszcza od czasu wskrzeszonej Polski. Działalność kapitału francuskiego na Śląsku i rezultaty osiągnięte w tej dzielnicy są wykładnikiem, i to bardzo poważnym, kooperacji francusko-polskiej, tak owocnej we wszystkich dziedzinach.

Na oryginale podpisano:

L'Attaché Commercial de France
O. Depret-Bixio.

*przekład Marji Radwanowej*



*M. François Michel*
*Vice-Président de la Chambre de Commerce Polono-Française à Varsovie, Directeur Général de la Société Fermière des Mines Fiscales de l'Etat Polonais en Haute Silésie, Soc. An. à Katowice.*

## ZE STOCZNI FRANCUSKICH




*Budowa największego okrętu pasażerskiego Francji „Normandie" na stoczni Saint-Nazaire — Penhoët (porównaj ze stronicą tytułową).*

# GDYNIA, SYMBOLE DE LA COLLABORATION FRANCO–POLONAISE

La plus belle oe uvre Polonaise moderne est GDYNIA, sa ville et son port.

En 1920, Dantzig (Gdańsk), avec son port mis par la S. D. N. à la disposition de la Pologne, était la seule voie qui permettait l'arrivée du matériel pour sa défense nationale. Mais cette voie, par la mauvaise volonté des occupants, meneçait de se fermer.

Devant ce fait, la Pologne eût vite fait de prendre les résolutions qui s'imposaient et en 1922 la Diète décidait que le pays aurait son propre port, si tué sur une plage à peu près déserte ou s'élevait un petit village de pêcheurs, nommé Gdynia. Les photographies de 1922 représentent sur le même emplacement une eau vierge de navires, sinon d'embarcations et une terre ou s'essaiment de rares cabanes de pêcheurs.

L'éclosion fût extraordinairement rapide. Aujourd'hui, il y a plus de cent mille habitants à Gdynia et la ville comporte un grand nombre de bâtiments administratifs et commerciaux, des hôtels, des casinos, des magasins, des restaurants, des jardins et des maisons ouvrières.

Le port de Gdynia est le plus beau port de la Baltique, accessible par tous les temps et l'une sureté totale comme abri, même pour les navires des plus forts tonnages, qui peuvent y venir à quai et y effectuer leurs opérations dans les meilleures conditions, grâce à un outillage moderne.

Gdynia possède un port franc où s'effectuent de nombreuses opérations de transit dans les meilleures conditions d'économie pour les usagers. L'accès du port est doté des procédés de navigation les plus perfectionnés: oscillateurs à membranes sous-marisn perceptibles à l' oreille par hydrophone, oscillateurs pendulaires à sifflet, radiophares, sirènes pendulaires avec émission dirigée des sons, etc...

Sur le Quai de Danemark, deux culbuteurs installé chacum sur une jetèe avancée et possédant l'um et l'autre une capacité de chargement de six cent cinquante tonnes à l'heure, permettent de soulever et de renverser les wagons de charbons sur des dispositifs à rubans mobiles qui les transportent sur les navires.

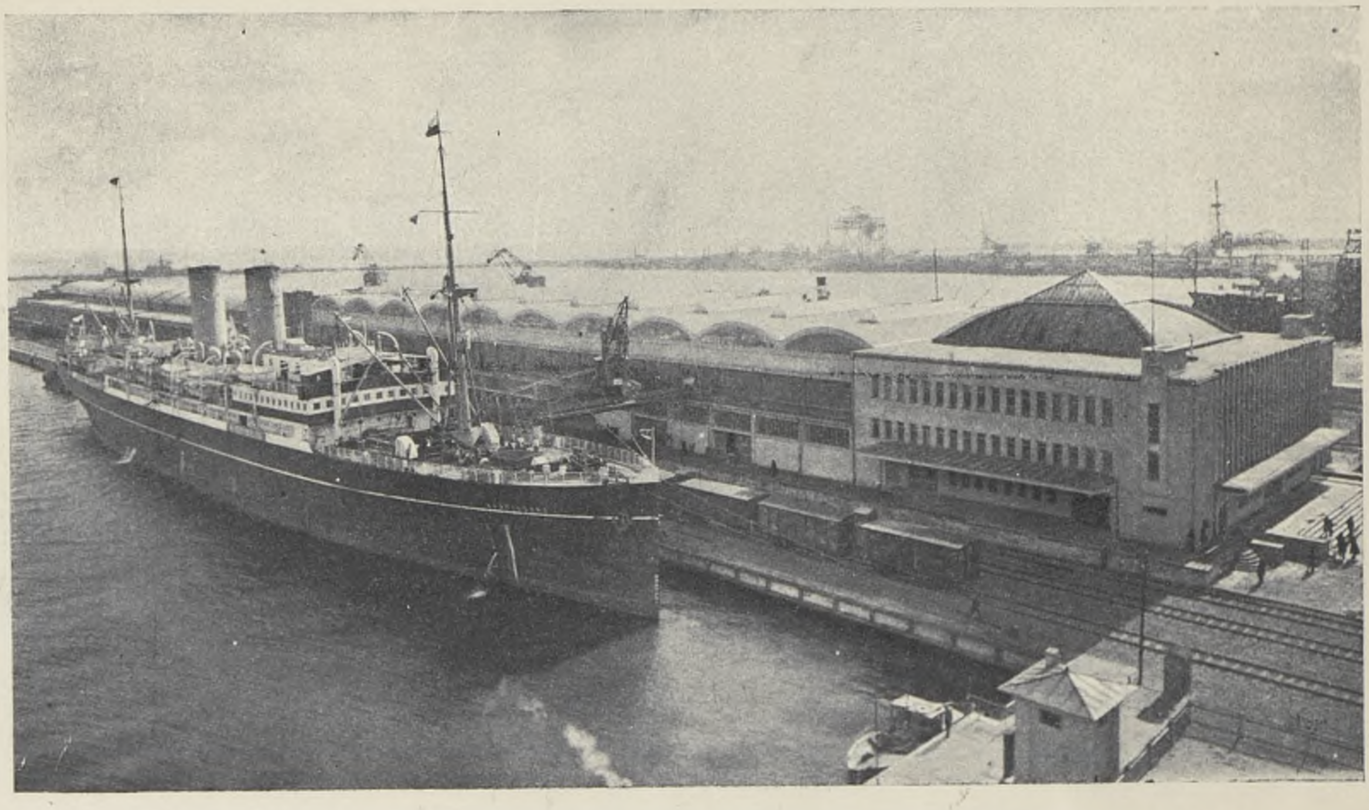
Le bois, le bacon, le beurre, les oeufs, chaque produit a son quai particulier. Le coton lui aussi a le sien et possède de plus une institution d'arbitrage pour la qualité. Il aura bientôt même sa Bourse. Le poisson et les usines de fumeries se complètent par des fabripues de conserves. Le riz a ses décortiqueries. Le coprah, l'arachide et le soya ont leurs huileries munies d'outillage pneumatique. Le sucre dispose de réservoirs à citernes de quinze mille tonnes chacune pour la mélasse.

Ainsi le port revendique une bonne place en Europe, après Rotterdam, Hambourg et Anvers, avec ses sept millions de tonnes de marchandises annuelles. Naturellement il devance Dantzig en monopolisant 50% des exportations et importations nationales.

Il faut d'autant plus applaudir aux mérites d'une semblable création, qu'une partie des éloges doit revenir à l'Industrie Française. C'est elle qui a creusé tous ces bassins, qui a équipé tous ces docks avec des capitaux français. La France, l'Amie de toujours, était là et c'est graôe à cette collaboration franco - polonaise que les efforts de la Pologne ont obtenu ce résultat splendide particullèrement dù au Consortium à la fête duquel se troiwait la Société de Construcion des Batignolles.

La Pologne cependant nie semble pas disposée à l'étude: création d'um canal industriel et aménagement de terrains pour l'établissement d'usines de première transformation, doublement de la voie ferrée unissant la Silésie à Gdynia, cette dernière oeuvre encore due à la collaboration franco - polonaise.

En résumé, la Pologne lutte avec acharnement pour la conquête de sa place au soleil à laqulle lui donnent droit son glorieux passé et les qualités exceptionnelles de sa race et si la France ne lui a pas marchandé son concours pour atteindre le résultat auquel elle est déja parvenue, elle ne le lui marchandera pas non plus dans l'avenir pour asseoir et développer les résultats déjà acquis.



*Dworzec morski w Gdyni. Przy nabrzeżu stoi statek pasażerski.*

# STOCZNIE FRANCUSKIE

Francja posiada obecnie 18 wielkich stoczni okrętwoych, rozporządzających 90 warsztatami poszczególnymi.

Urządzenie tych stoczni jest wzorowe. Zatrudniają one, a w każdym razie mogą zatrudniać 50.000 robotników i produkować z łatwością pół miliona tonn pojemności ładunkowej. Dodajmy do tego około 10 stoczni mniejszych, służących do budowy jednostek o tonnażu średnim i małym, oraz cały szereg niewielkich stoczni, wyspecjalizowanych w wyrobach z drzewa i z których 20 mniej więcej może produkować statki 200 tonnowe. Całokształt tej wytwórczości odpowiada 400 milionom franków kapitału zakładowego.

Oto rozmieszczenie geograficzne tych stoczni:

1. MORZE PÓŁNOCNE.

   *Chantiers de France w Dunkierce.* Statki handlowe wszelkiego rodzaju o najróżniejszym tonnażu, okręty wojenne, torpedowce, kontr-torpedowce, łodzie podwodne, traulery.

2. KANAŁ LA MANCHE.

   *Chantiers Augustin Normand w Hawrze.* Łodzie podwodne, kontr-torpedowce, statki handlowe o średnim tonnażu, traulery, yachty.

   *Chantiers de Normandie w Rouen.*

   *Forges et Chantiers de laMéditerranée w Granville.* Pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, statki handlowo-pasażerskie i handlowe o wszelkim tonnażu.

   *Chantiers de la Seine Maritime* (Worms et Cie) w le Trait par Duclair — torpedowce, łodzie podwodne, statki handlowe o wszelkim tonnażu, holowniki, traulery.

3. OCEAN.

   *Chantiers et Ateliers de St. Nazaire* Penhoët) i *Chantiers de Normandie w St. Nazaire* — pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, statki pasażersko - handlowe i handlowe wszelkiego tonnażu.

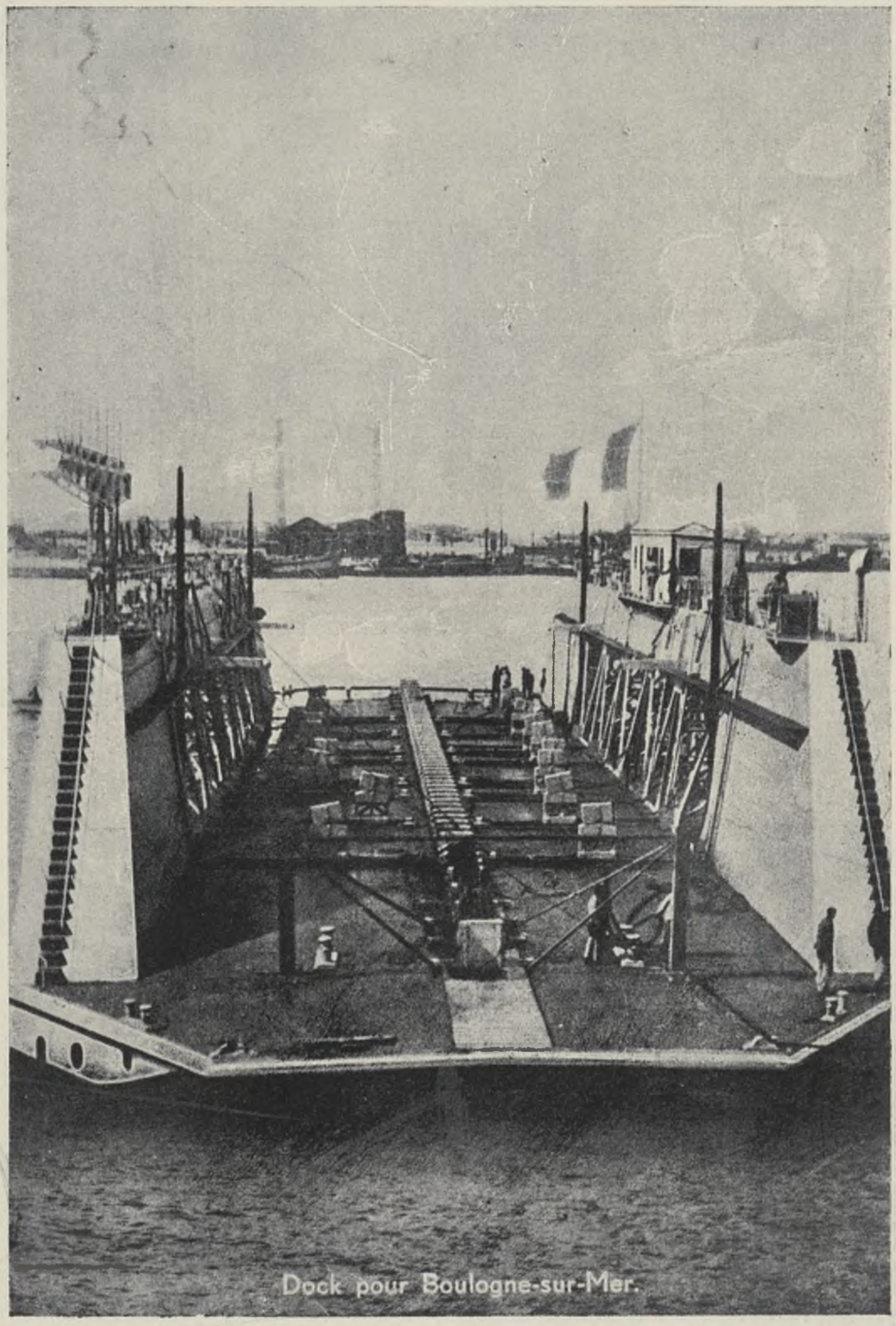
   *Chantiers et Ateliers de la Loire w St. Nazaire i w Nantes* — pancerniki, krążowniki, kontr-torpedowce, łodzie podwodne, statki pasażersko-handlowe i handlowe wszelkiego typu.

   *Chantiers Dubigeon w Nantes* — torpedowce, statki handlowe średniego tonnażu, statki przewozowe, traulery.

   *Ateleirs et Chantiers de Bretagne w Nantes* — łodzie podwodne, kontr-torpedowce, statki handlowe o średnim tonnażu, statki przewozowe, traulery.

   *Chantiers Novals Français w Caen i w Bordeaux* — torpedowce i łodzie podwodne, statki handlowe o wszelkim tonnażu, węglarki cysterny morskie, promy, lewary.

   *Société d'Exporation des Chantiers de la Gironde* w Bordeaux i Cherburgu, okręty wojenne, statki pasażersko - handlowe, statki handlowe wszelkich typów i rozmiarów.




*Francuski dok „mokry" służy do podnoszenia okrętów na Północnym morzu*

*S-té Anonyme des Travaux Dyba w Bordeaux* — torpedowce i statki handlowe o wszelkim tonnażu, holowniki

*Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Quest w Bordeaux — statki handlowe* o wszelkim tonnażu.

4. MORZE ŚRÓDZIEMNE.

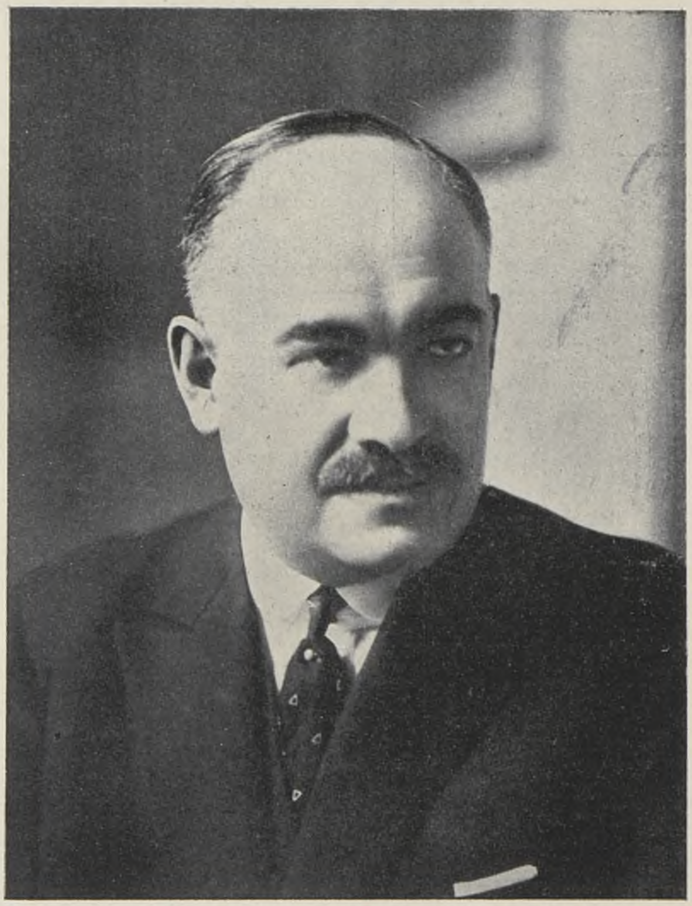
*S-té Prevençale de Constructions Navales w Ciotat* — statki handlowe i pasażersko - handlowe, martiques[1]).
*Chantiers Navals et Chaudronnerie* (kotłownia) *du Midi w Marsylii* — statki handlowe o średnim tonnażu.
*Chantiers et Aleliers de Pravence w Port de Boue* — torpedowce, statki pasażersko - handlowe o wszelkim tonnażu.
*Chantiers Généraux w Cette* — holowniki, łodzie przewozowe, czółna, traulery.
*Forges et Chantiers de la Méditerranée w La Seyna:* traulery.

5. WNĘTRZE KRAJU.

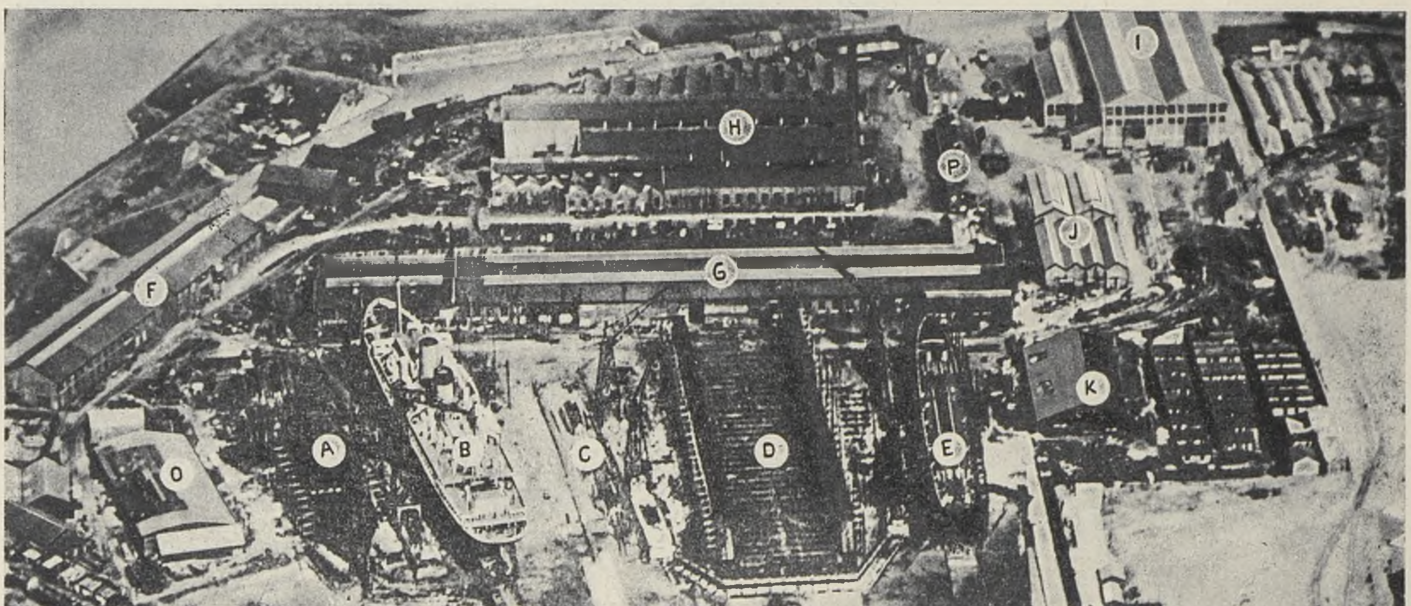
*Ets. Schneider et Cie w Châlens s/Seane* — łodzie podwodne. tabor wodny.

—————

[1]) Nazwa miejscowości w Prowancji, stąd nazwa łodzi używanych na Południu.

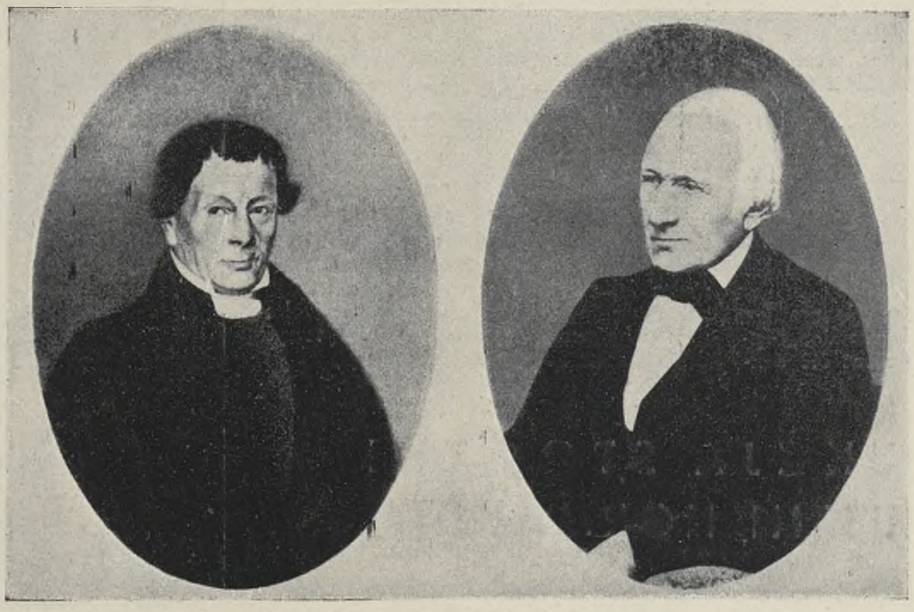


*M. René Fould, président de la Société de Chantiers et ateliers, de Saint-Nazaire (Penhoët) Paris.*
*René Fould, dyrektor stoczni Penhoët.*




*Ogólny widok stoczni przy porcie francuskim Dunkerka, widać kilka statków budowanych, kontrtorpedowiec i dok, dalej warsztaty, magazyny.*

# CHANTIERS ET ATELIERS AUGUSTIN NORMAND



*Joseph-Augustin Normand (1753—1838)* *Augustin Normand (1792—1871)*

Fondés à Honfleur en 1728 par François Normand (1697-1772), les chantiers Normand ont été transférés au Havre en 1816-1817 par Augustin Normand; leurs bureaux, cales et ateliers sont compris entre les boulevards François I-er et Clemenceau.

Ce dernier est traversé par les chemins de lancement des navires et sa continuité est assurée par quatre ponts métalliques mobiles; les cales sont au nombre de six.

Tous les ateliers sont équipés avec un matériel moderne, permettant dans les meilleures conditions la construction et le montage des coques, chaudières, machines à vapeur et moteurs à combustion; des ateliers à bois sont spécialisés dans la construction des yachts et canots.

Les nouveaux bureaux, construits en 1929, one été conçus pour réaliser la meilleure adaptation àa leur destination.

Qu'il s'agisse des bureaux ou des ateliers ,les méthodes d'organisation les plus modernes ont été élaborées et assurent, dans les meilleures conditions, le tonctionnement des nombreux services que comporte une industrie aussi complexe.

Dès l'établissement de ses plans, tout navire porte en lui les factures essentiels de sa vie future.

Avant même qu'ait été posé le premier rivet — consécration d'une première certitude — deux éléments se sont affrontes dans le cerveau du constructeur: le calcul et l'expérience acquise; déjà la mer s'est dressée en face de l'intégrale; déjà la réalité, la mobile et puissante réalité de la mer, a surgi pour imposer sa mesure à la science. Et nul constructeur, eût-il dans ses ateliers les machines les plus perfectionnées, sur ses cales les meilleures équipes, ne pourrait se soustraire à cette confrontation dramatique de laquelle surgira la double personnalité du navire, à la fois maritime et technique. On ne s'improvise pas constructeur naval en marge des lois de la mer.

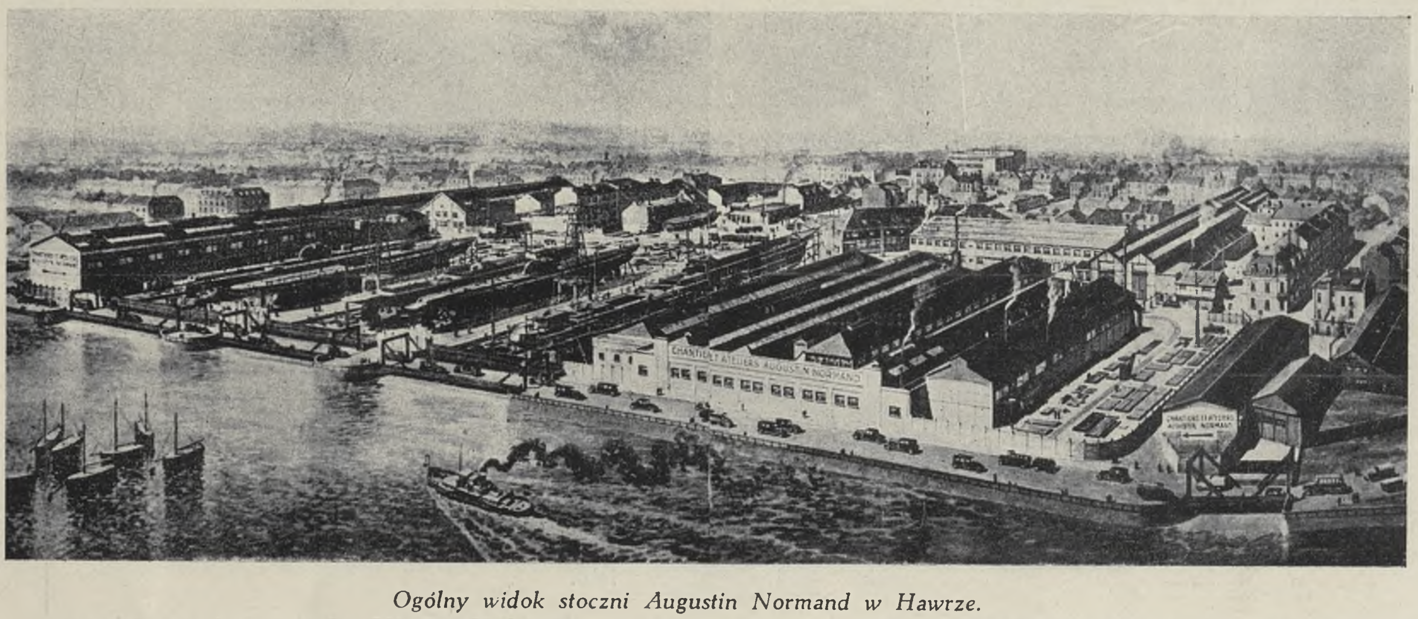
Plus de deux siécles d'une expérience permis aux dirigeants des Chantiers et transmise de génération en génération, ont Ateliers Augustin Normand de doter leurs navires des qualités nautiques que les marins, utilisateurs responsables, demandent avant toutes autres.

Les exigences de la mer, Augustin Normand les connaissait bien lorsqu'en 1816, il posa la première pierre de ses chantiers au Perrey; il professait envers elles ce resnect qui, dans les chantiers d Honfleur, avait été la règle de ses ancêtres et leur avait permis de construire brigantins, trois-mâts, corvettes d'une remarquable tenue à la mer.

Et parce que ce sentiment s'est perpétué chez ses descendants, une tradition ininterrompue de contact permanent avec la mer s'est établie, dont ont bénéficié les sous-marins et torpilleurs lancés a.ı Havre comme jadis les voiliers nés à Honfleur.

On en trouve les heureux effets dans les belles perfomances accomplies, dont nous citerons les plus remarquables.

Tout navire construit aux Chantiers et Ateliers Augustin Normand est avant tout un excellent bâtiment de mer.



*Ogólny widok stoczni Augustin Normand w Hawrze.*

Condition primordiale, nécessaire, mais non suffisante.

Entre le „DAUPHIN" construit à Honfleur en 1729 par François Normand et le sous-marin „DIANE" lancé sur les cales du Havre en 1930, la différence pourtant si considérable des formes et des qualités nautiques requises, n'est rien à côté de la prodigieuse évolution technique.

De celle-ci, les grandes étapes ont été marquées par la machine à vapeur, l'hélice, la turbine, le moteur Diesel, la navigation sous-marine.

Il n'est pas un de ces progrès — dont la navigation tout entière a bénéficié — auquel le nom de Normand ne reste attaché.

Il est assez significatif que le premier navire à hélice français et le premier sous-marin mouilleur de mines aient été construits dans les mêmes chantiers. Ces deux siècles d'expérience maritime ont été encore deux siècles de recherches scientifiques couronnées de succès; à côté de l'école de la mer, où se perfectionnent les formes, les Chantiers Normand n'ont pas cessé d'être le laboratoire où se modernisent et se consacrent les techniqus.

Le marin ne renonce volontiers à l'acquit dont il est sûr qu'en faveur de promesses qui seront indubitablement tenues; tenir, ce mot n'exprime-t-il pas tout à la fois et sa sauvegarde et sa mission?

Tout le secret de la réussite des Chantiers et Ateliers Augustin Normand tient dans la séculaire observence de ces trois règles fondamentales: respect des exigences de la mer, modernisation continuelle des techniques, maintien dans le temps des résultats acquis aux essais.



# PRODUKCJA STOCZNI AUGUSTIN NORMAND

Stocznie i warsztaty Augustin Normand dostarczają w krótkim przeciągu czasu i po cenach konkurencyjnych następujące rodzaje okrętów i ich części:

A. Okręty lekkie wszystkich typów dla marynarki wojenej i statki dla marynarki handlowej jak również statki dla nawigacji luksusowej i sportowej: kontr-torpedowce, torpedowce, okręty eskortujące (escorteurs) „poławiacze i zatapiacze łodzie podwodne, statki transportowe handlowe, holowniki, yachty, łodzie ratunkowe.

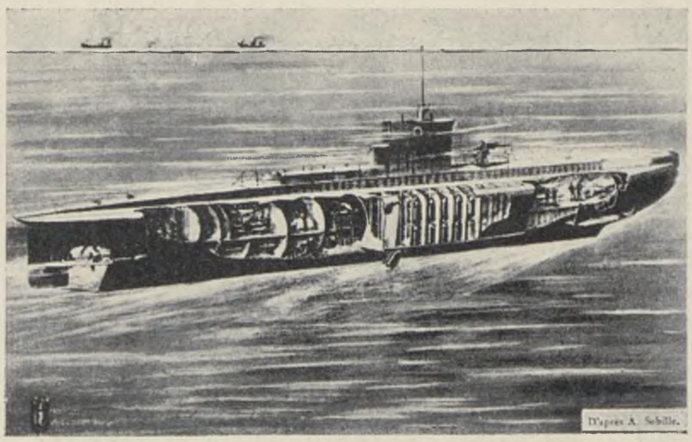
B. Kotły do okrętów morskich z rurami dla wody o różnych wymiarach.

C. Motory Diesel'a lądowe i morskie dwu i czteroskokowe.

D. Aparaty dla zabezpieczania okrętów od min podwodnych.

E. Materiały specjalne dla pomostów inżynieryjnych i szkielety do hydroplanów.

Stocznie te posiadają również warsztaty dla wykończania i reparacji okrętów. Doświadczenie techniczne i projektownie są w stanie zadowolnić wszelkie wymogi tak w kierunku planowania i konstrukcji okrętów, jak również i budowy stoczni wszelkich rodzajów.



*Łódź podwodna (ustawiacz min w przekroju) „Pierre Chailley" zbudowana na stoczni Augustin Normand.*



*Łódź podwodna „Diana" zbudowana na stoczni Augustin Normand w 1930 r.*

# ETABLISSEMENT SCHNEIDER ET CIE

Les Etablissement SCHNEIDER, dont la fondation remonte à 1836, occupent une place de premier plan dans les fabrications métallurgiques et les constructions mécaniques.

L'importance de leurs installations, leur expérience technique et la puissance de leurs moyens de production leur permettent d'exécuter les travaux les plus divers et les plus délicats.

En métallurgie, leur Usine du Creusot est particulièrement adaptée à la fabrication des produits de qualité et des aciers spéciaux (aciers au carbone et spéciaux, abiers fins pour outils, toles soudables pour constructions navales, tôles dynamos, aciers inoxydables „Virgo" résistant à la corrosion par les agents chimiques, à l'oxydation superficielle par les agents atmosphériques et à l'oxydation aux températures élevées), à la production des pièces de forge de grandes dimensions et de pièces moulées de gros tonnage.

En mécanique, leur activité s'étend à tous les travaux qui intéressent l'outillage et l'équipement de grandes entreprises:

Locomotives et matériel de fer; turbines marines et terrestres; équipement de grandes centrales électriques, de chutes d'eau; installations de mécanique minière; installations complètes d'usines; équipement de ports; ouvrages d'art; machines marines; constructions navales, ces dernières étant assurées par les Chantieres de Chalon.

Les Etablissements SCHNEIDER sont outilleés également pour exécuter, avec leurs propres moyens, les grands travaux publics.

Leurs entreprises s'étendent, notamment, aux ports maritimes, aux chemins de fer, aux aménagements hydro-électriques, aux usines tout équipées (usines thermiques, usines de produits chimiques, raffineries de pétroles, etc...).

Parmi les travaux qu'ils ont exécutés, seuls ou en participation avec d'autres entreprises, il convient de citer: les agrandissements des port du HAVRE, d'ALEXANDRIE, du PIRÉE, d'ALGER, de BORDEAUX, de La PALLICE, la construction des ports de CASABLANCA, de SAFI de MAJUNGA, de GDYNIA, l'équipement du Port de ROSARIO, l'aménagement hydro-électrique des RHUES, le barrage de SAINT-PEYRES, sur l'Arn (Tarn), les usines d'ammoniaque synthétique et d'acide nitrique de l'Office National Industriel de l'Azote à Toulouse, le chemin de fer de Silésie-Baltique, le parc à mazout de Lorient, etc...

L'expérience acquise dans ces travaux et la variété de leurs fabrications ont permis aux Etablissements SCHNEIDER de prendre une part, chaque jour plus importante, dans les groupements qui ont pour objet les grands travaux d'intérêt général, tels que la construction, l'électrification des chemins de fer, les grandes entreprises de production et de distribution d'énergie électrique, les travaux d'édilité, les Usines de produits chimiques, etc...

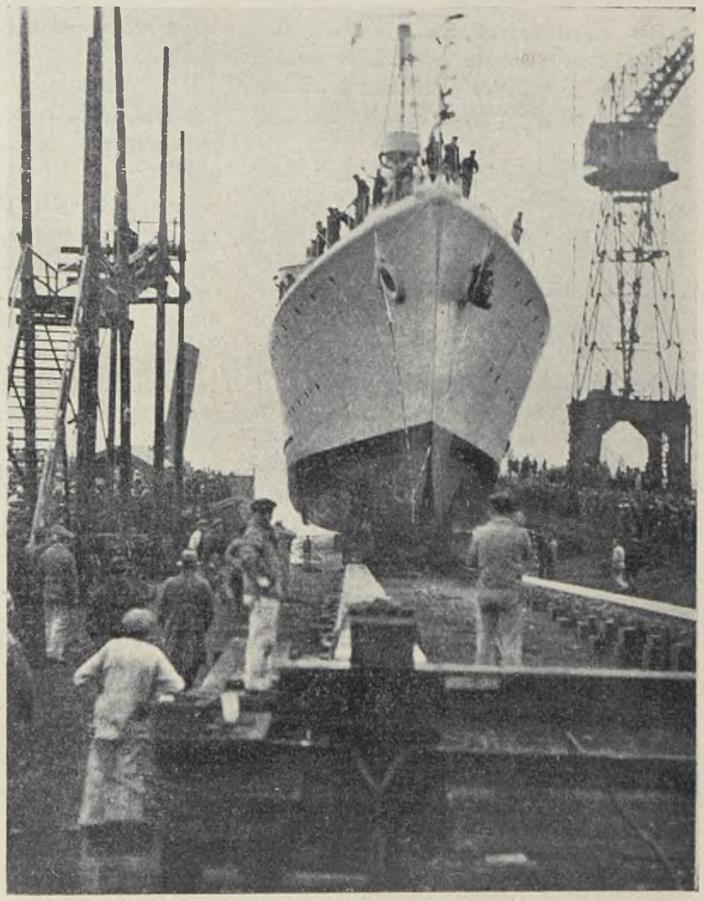
Les moyens de production dont disposent les Etablissements SCHNEIDER sont, en outre, complétés par le concours qu'ils peuvent trouver auprés des Sociétes dans lesquelles ils ont des intérêts. Les participations qu'ils possédent ainsi, tant en France qu'à l'Etranger, étendent leur activité à toutes les industries métallurgiques: et mécaniques: métallurgie, constructions mécaniques diverses, constructions électriques, machines-outils, matériel d'imprimerie, véhicules automobiles industriels, tracteurs mécaniques, motoculteurs, installations frigorifiques, pompes, optique, constructions navales.

Grâce à cette organisation, dans laquelle les différentes Usines spécialisées dans diverses branches d'industries peuvent concourir à l'exécution d'ensembles de travaux intéressant ces industries, grâce également à une organisation commerciale qui possède des ramifications dans les principaux pays du monde, les Etablissements SCHNEIDER réalisent, actuellement, l'unité d'action et de direction d'un puissant groupement réunissant des intérêts identiques et poursuivant une même politique industrielle.



*Widok z lotu ptaka stoczni w Graville w Hawrze. Vue aérienne de Chantiers de Graville au Hawre.*

# BUDOWA WE FRANCJI POLSKIEGO OKRĘTU WOJENNEGO „GRYF".

*Uroczystość opuszczenia na wodę okrętu wojennego Rzeczypospolitej „Gryf". Okręt ten został zbudowany w stoczni francuskiej Augustin Normand. Podczas budowy okrętu „Gryf" z ramienia Polski był obecny inż. Roman Somnicki.*



*Inż. Roman Somnicki przydzielony z ramienia Polski do odebrania okrętu „Gryf"*



*Generalny komisarz światowej wystawy w Paryżu*



*Konsul Ernest Saleden, generalny dyrektor zakładów przemysłowych Allart-Rousseau*




*Pawilon sztuki dekoracyjnej.*




*Pawilon kultury ciała.*



*Samuel Dupanloup, dyrektor generalny Towarzystwa „Renard".*



*Gen. Roman Górecki, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego. Prezydent Kombatantów Międzynarodowych „Fidacu" na rok 1938.*

## SŁOWNIK MORSKI POLSKO-ANGIELSKO-NIEMIECKO-ROSYJSKI

Opracowany przez Komisję Terminologiczną Morską przy Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie. Zeszyt piąty. Nawigacja. Redagował Kański G. i Reyman A. — W. I. N. O., Warszawa, 1936 roku. Cena zł. 12. — Zeszyt szósty Praktyka morska. Redagował gen. M. Zaruski — W. I. N. O., Warszawa, 1936 r. Cena zł. 8.—.

W roku 1929 Wojskowy Instytut Naukowo - Oświatowy przystąpił do wydania zeszytami dzieła opracowanego przez najwybitniejsze siły fachowe i obejmującego całokształt słownictwa morskiego.

Po czterech początkowych zeszytach Słownika, traktujących o „Statkach i teorii statku", „Statku żelaznym", Statkach żaglowych, masztach, linach, żaglach" oraz „Portach morskich", W. I. N. O. wydał dalsze dwa, a mianowicie: „Nawigację" i „Praktykę morską".

Podobnie jak poprzednie, zeszyty wydane ostatnio dzielą się na pięciojęzykową, ułożoną działami, część zasadniczą oraz skorowidze.

Zeszyt piąty, tj. „Nawigacja" zawiera 1245 terminów z podziałem na następujące działy: nawigacja, astronomia żeglarska, locja, dewiacja, pływy, kształty dna morskiego, sygnały mgłowe oraz znaki konwencjonalne na mapach morskich. W zeszycie szóstym — poza praktyką morską — podane zostały manewry statku pod żaglami, terminy dotyczące łodzi okrętowych oraz inne. Terminów 586.

Na końcu zeszytów zamieszczono skorowidze rzeczowe: polski, angielski, francuski, niemiecki i rosyjski, ułatwiające orientowanie się w materiale pracy, oraz bardzo staranne rysunki z zakresu odpowiadającego omawianej terminologii.

Rozwój naszej floty oraz stosunków morskich czyni tego rodzaju dzieło wprost nieodzownym dla każdego, kto ma do czynienia z terminologią morską, a przede wszystkim dla oficerów marynarki handlowej i wojennej. Ze względu na skorowidze obce mogą korzystać z niego i cudzoziemcy.

Dzieło to przyczyni się do ujednostajnienia terminologii morskiej i oczyszczenia jej z naleciałości obcych, tak często, niestety, występujących w tej dziedzinie.

ODZNACZENIE.



P. Jerzy Couturon, generalny dyrektor zarządzający zakładów przemysłowych „Union Textil" S. A., odznaczony orderem „Polonia restituta" za wybitną działalność społeczną.

„POMORZE" TOWARZYSTWO DALEKOMORSKICH POŁOWÓW W GDYNI.




S.S. „Adam" — jeden ze statków Towarzystwa Dalekomorskich Połowów „Pomorze" w Gdyni. Jak wiadomo to T-wo jest pierwszym przedsiębiorstwem uprawiającym połowy ryb na dalekich morzach za pomocą wielkich parowców rybołówczych — t. zw. „trawlerów".





STEFAN GÓRZYŃSKI: FALSYFIKATY POLSKIEGO ŚREDNIOWIECZA. WARSZAWA 1938 R. NAKŁADEM WYDAWNICTWA „ŚWIAT SPÓŁCZESNY". Pod tym tytułem znany badacz dziejów kultury i gospodarczości polskiej ogłosił drukiem pracę naukową niezmiernie cenną dla badaczy naszych wieków średnich.

Praca ta jest nasycona na każdej stronicy zestawieniami licznych źródeł, na których opiera się autor, uzasadniając swoje tezy.

Autor korzysta z bogatych materiałów bibliotek warszawskich i jako magister i niezadługo doktór mający otrzymać ten stopień na podstawie pracy o prawie składowem w dawnej Polsce, stara się być najbardziej rzeczowy i obiektywny.

*FRANCISZEK SZWOCH:*

# PRAWDA O BITWIE POD OLIWĄ



*Franciszek Szwack:* *Bitwa pod Oliwą.*

Na marginesie krytyki w Gońcu Warszawskim.

W jednym z numerów Gońca Warszawskiego, piszący pod pseudonimem „Artifeks" umieścił krytykę salonu 1937/8 roku w Tow. Szt. Pięknych, w której, pomijając, że dotknął moją osobę jako autora obrazu „Bitwa pod Oliwą" — dał nawskroś błędne relacje o danej bitwie.

Poczuwam się przeto do obowiązku zabrania głosu w tej sprawie, ze względów czysto rzeczowych, historycznych.

1) Na zarzut, postawiny przez p. Artifeksa, że nie przestudiowałem epoki, w której toczyła się bitwa pod Oliwą, tak pod względem historycznym, jak strategii wojennej, rozmieszczenia załogi itp. — mogę odpowiedzieć, że do moich studiów służyły mi najbardziej miarodajne źródła jak: opisy i zbiory wybitnego historyka polskiej marynarki Dr. Aleksandra Czołowskiego, oraz tłumaczenie Feliksa Wodzinowskiego z współczesnej kroniki, znajdującej się w bibliotece gdańskiej, przy ul. Jacobstor w tomie IV pod tytułem Collectonea Polono Prusisch Tomus IV, wydrukowanej w 1628 r. Oryginał tej kroniki napisany był w kilka tygodni po bitwie z relacji kapitanów, bosmanów i marynarzy, którzy brali w niej udział.

Poza tym zrobiłem w kraju i zagranicą wiele rysunków z modeli okrętów i sztychów, współczesnych z bitwą pod Oliwą, które to szkice w mojej tece posiadam.

Zaznaczam przy tym, że Dr. Aleksander Czołowski odwiedził moją pracownię w Warszawie, kiedy obraz był już skomponowany i historyczną jego stronę całkowicie zaaprobował.

2) Następnie krytyk zarzuca mi, że nie uwzględniłem w moim obrazie mglistej pory.

Otóż Al. Czołowski wspomina na początku opisu tej bitwy, że był wówczas mglisty poranek, w czasie zaś samej bitwy mgły tej nie było, na dowód czego przytaczam opis tego autora o samym starciu floty szwedzkiej i polskiej.

„Obie strony ujrzały siebie dokładnie. Widziano jak dumny i ufny w swoje zwycięstwo Szwed, z rapirem w dłoni — wydawał rozkazy" —

Na innym miejscu opisu autor podaje:

„Z wybrzeża patrzano z niepokojem na niezwykłe widowisko".

Również bardziej przekonywujący jest opis tego momentu przez ówczesnego gdańskiego kronikarza, który w dosłownym tłumaczeniu F. Wodzinowskiego brzmi:

„O świcie 28 listopada 1627 r., była to pierwsza niedziela adwentu, rano, po godz. 6-tej, polskie okręty, których 10 na rędzie stało ujrzało nieprzyjaciela, który poprzedniego wieczoru zatrzymał się koło Helu, a teraz rozpuściwszy żagl,e dążył w długim szyku, ku wysokiemu lądowi.—Wówczas polski Admirał, którego godność sprawował kapitan Arndt Dickman, po ukończonej modlitwie i śpiewie, dał znak przez wystrzał, by podnieść kotwice i rozpuściwszy żagle wypłynąć".

Dalej mamy taką wzmiankę: „gdy okręty zbliżały się do siebie na odległość strzału muszkietowego, tak że widać było chodzących ludzi na szwedzkim admiralskim okręcie i samego admirała pana Niclasa Sternschilda jak wywijał koło głowy bojowym mieczem".

Jak widać z powyższych opisów nie mogło być mgły w czasie bitwy, przy tak dalekiej widzialności. Inne jeszcze dokumenty historyczne, jak obrazy olejne i sztychy współczesne — gdańskie i holenderskie nie wykazują bynajmniej pory mglistej, widnieją na nich nawet ostatnie plany floty, oraz ludzie na brzegu, z daleka przyglądający się bitwie.

3) Zarzut p. Artifeksa, że flota w mojej kompozycji nie ma szyku bojowego.

Przede wszystkim, każdy widzi, że dałem w obrazie nie szyk okrętów, lecz rozgwar bitewny. Tu przytoczę opis z tejże kroniki jednego z fragmentów bitwy, który stwierdza zupełny chaos i złamanie wszelkiego szyku:

„Napływa „Latający Jeleń", praży przez pomyłkę nasze, zamiast nieprzyjacielskie okręty, dopiero na krzyk porucznika admirała Henryka Olofsena „Latający Jeleń" zaprzestaje ognia. Ale tym nie mniej, płynie pod pełnymi żaglami i zaplątuje się w masztowe liny „Panny Wodnej", z których z trudnością się wyplątał".

4) I znowu zarzuty: że polski statek wali w próżnię i że dowolnie na statkach rozmieściłem załogę.

Co do pierwszego, to jest tylko krótkowzroczność krytyka. Co zaś do drugiego, to gdyby P. Artifeks przestudiował wspomnianą wyżej kronikę, to by się z niej dowiedział, że były momenty, kiedy na pokładach gromadziło się dużo wojaków, to znów jedni drugich spędzali do międzypokładów, gdzie odbywała się zażarta walka, a na pokładzie znajdowało się nieraz zaledwie kilku żołnierzy.

5) Uwaga, że w moich okrętach za nisko są umieszczone otwory armatnie ze względu na możność ich zalania, — jest bezpodstawna, ponieważ, jak już przedtem udowodniłem konstrukcja okrętów w moim obrazie jest ścisła i zgodna z modelami i sztychami współczesnymi. Zresztą takie same niebezpieczeństwo zagrażało i na wyższych kondygnacjach i tylko w zależności od wysokości fal otwierano ochronne klapy.

6) Zarzuty czysto malarskie, że posiłkowałem się tanimi efektami światła; oraz, że od płonącego okrętu refleksy, rzucane na inne okręty i na wodę, nie mają nic wspólnego z rzeczywistością — zbija sam p. Artifeks, pisząc dalej: „u Szwocha morze i powietrze lśni".

Reasumuje całość tej krytyki: — są to nierzeczowe a szkodliwe,, bo wprowadzające w błąd opinię publiczną, frazesy.




# CUKROWNIA SZAMOTULSKA

(ZUCKERFABRIK SZAMOTULY)

Tow. z ogr. poręką

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

# ŚWIATOWA POLITYKA POD ZNAKIEM

W roku ubiegłym sformowały się wyraziście dwa ugrupowania morskie: jedno to Niemcy — Japonia — Włochy tak zwany „blok antybolszewicki", do którego w końcu r. ub. również poczęła grawitować i Brazylia; drugie ugrupowanie to Anglia, Francja, Stany Zjednoczone, Sowiety i inne państwa amerykańskie i europejskie, zachowujące w mniejszym lub większym stopniu neutralność.

Nie walka z bolszewizmem utworzyła blok niemiecko - japońsko - włoski. Bolszewizmu nie ma ani we Włoszech ani w Niemczech i nie groźny jest dla Japonii. Niemcy chcą się odegrać w Europie, Włosi w Afryce, Japonia w Azji, ich wspólnym przeciwnikiem groźnym, pilnującym niezmienności dotychczasowych granic politycznych na mapie globu ziemskiego jest Anglia i państwa zrzeszone w Lidze Narodów.

## LIGA NARODÓW W OGNIU WALKI DWÓCH BLOKÓW MORSKICH

Niemcy w r. 1935 poczęły się zbroić wbrew klauzulom rozbrojeniowych traktatu wersalskiego, w r. 1936 zajęły zdemilitaryzowaną strefę Nadrenii, wypowiedziały umowę Locarna, w r. 1937 utworzyły oś: Rzym-Berlin, przyczyniły się do wystąpienia Włoch z Ligi Narodów i w następstwie tego ujawniły światu: upokarzający Niemców traktat wersalski został podarty, a obecnie i Liga Narodów, utworzona na gruzach zwyciężonych w wojnie europejskiej Niemiec ,jest zniszczona.

Liga Narodów po wystąpieniu z niej Japonii, Niemiec i Włochów przestaje być Ligą Narodów.

Państwom, pragnącym utrzymania dotychczasowego stanu rzeczy, chodzi o zachowanie autorytetu Ligi Narodów, ba! o jej reorganizację w kierunku wzmożenia jej władztwa moralnego o materialnego.

Państwom, które pragną zburzyć obecny polityczny porządek rzeczy, chodzi o rozbicie, o zniszczenie tej organizacji narodów, stojącej na straży prawa międzynarodowego, pokoju, ładu.



*Kanclerz Hitler przed włączeniem Austrii do Rzeszy Niemieckiej przyjął dymisję najwyższych dostojników militaryzmu feldmarszałka v. Blomberga (na lewo) i generała v. Frisch'a.*

Już w r. 1933 p. Mussolini zaproponował utworzenie paktu czterech, to jest układu czterech państw: Anglii, Francji, Włoch i Niemiec, mocą którego te cztery państwa przeprowadzałyby dogodne dla nich zmiany w Europie kosztem państw słabszych i de nomine miały inne b. idealne cele.

Utworzenie takiego paktu gorąco poparł w r. 1933 kanclerz Hitler.

Jasnym jest, że ani Francja ,ani Anglia nie godzi się na taki pakt.

Jeśli na mocy układu Chaumont w roku 1914 powstał koncert Europejski wielkich mocarstw ,to koncert ten stawiał sobie za zadanie utrzymanie pokoju w Europie, zastąpienie „Świętego przymierza", a nie zmianę granic państw słabszych, nie dawanie temu lub innemu „wolnej ręki na Wschód" i na tym polegała jego wartość wyższa.

Jasnym jest, że Liga Narodów nie może być zniszczona. Przeciwnie! winna być wzmocniona przez przystąpienie do niej Stanów Zjednoczonych Ameryki i innych państw.

Następstwem zniszczenia Ligi będzie światowa plaga wojny, której wynikiem nie może być nic innego, jeno nowa bardziej trwała Liga Narodów.

## WALKI O MORZE ŚRÓDZIEMNE

Anglicy mają mocne nerwy. Włosi po włożonym olbrzymim wysiłku w podbój Abisynii, czują się w niej niezbyt wygodnie, a wycofać się z podbitego kraju nie wypada, dyktatorowi wycofać się nie wolno.

Ludność Abisynii stawia bierny opór zaborcom, brak żywności, brak najważniejszych surowców, jak węgiel, żelazo, nafta, które trzeba dowozić z Włoch.




*(Fot. London News).*

*Mapa angielska portu w Singapurze (Singapore), który leży na południowschodzie wyspy przy półwyspie malajskim.*

# DWÓCH BLOKÓW MORSKICH

Nieustannie trzeba słać z Włoch nowe transporty wojska, żywności i na konieczne inwestycje te właśnie kapitały, których Włochom tak brak.

Anglicy przez Sudan i Kenję mogliby partyzantom abisyńskim dostarczać broń. Anglicy tego nie czynią. Anglicy na propozycję Włochów zezwolili na przewóz przez brytyjskie Somali prowiantu dla wojsk włoskich w Abisynii. Anglicy mają mocne nerwy.

Włosi pragną za wszelką cenę uzyskać od Anglii uznanie podboju Abisynii de jure. Włosi już zdołali uzyskać od Holandii uznanie tego podboju. Holandia bała się o swe Indie, które mogłyby być zaatakowane nie tyle przez cały trójkąt Rzym-Berlin-Tokio, ile przez samo Tokio. Włosi starają się o pożyczkę u Anglików celem wspólnego eksploatowania Abisynii. Ale dotychczas nie uznała Anglia podboju Abisynii *de jure*.

Anglicy mają mocne nerwy i w sprawie hiszpańskiej.

Okazuje się, że gen. Franco, jako patriota woli popierać rojalistyczną organizację Requetes, niż będącą pod wpływami Włoch i Niemiec faszystowską „Falangę", że również obawia się imperjalistycznych zapedów włoskich na m. Śródziemnym, że przewidując odbudowę zniszczonej Hiszpanii, woli oprzeć się o bogactwa Anglii, niż o bogactwa „cesarstwa włoskiego".

Gen. Franco wraz z rządem Portugalii woli Anglię, gdy ujawniły się cele „bloku antybolszewickiego" zdobycia dla Niemców i Włochów kolonii afrykańskich, należących do Belgii i Portugalii.

Nadzieje zdobycia punktów oparcia przeciw Anglii na wyspach Azowskich, na Maderze zawiodły.

Według wiadomości koresp. „Kuriera Warsz." z Port Saidu, angielskie ministerium lotnictwa przystąpiło do budowy największej bazy lotniczej na Bliskim Wschodzie, której głównym zadaniem będzie obrona Kanału Sueskiego przed napadami lotniczymi. Nowa baza angielska budowana jest pod miastem egipskim Genefta, leżącym na południe od wielkiego Gorzkiego Jeziora. Ponieważ baza będzie miała wielkie znaczenie dla obrony Egiptu, rząd egipski przejął na siebie pokrycie części kosztów budowy".

Jednocześnie angielskie władze wojskowe przystąpiły do rozszerzenia lotnisk cywilnych w Port Saidzie i Suezie, tak, by w razie potrzeby lotniska te mogły służyć dla celów wojskowych.

Nie ulega wątpliwości, że przygotowania angielskie wzdłuż Kanału Sueskiego i nad Morzem Czerwonym skierowane są przeciwko Włochom, których samoloty zbyt często przelatują bez pozwolenia władz egipskich nad strefą Kanału Sueskiego.

Wobec zaatakowania statków angielskich na m. Śródziemnym przez łodzie podwodne niewiadomej przynależności państwowej, Anglia wysłała dodatkowe siły morskie na to morze, dając im rozkaz strzelania w razie nieprzestrzegania obowiązujących norm ze strony napotykanych objektów wojenno-morskich.

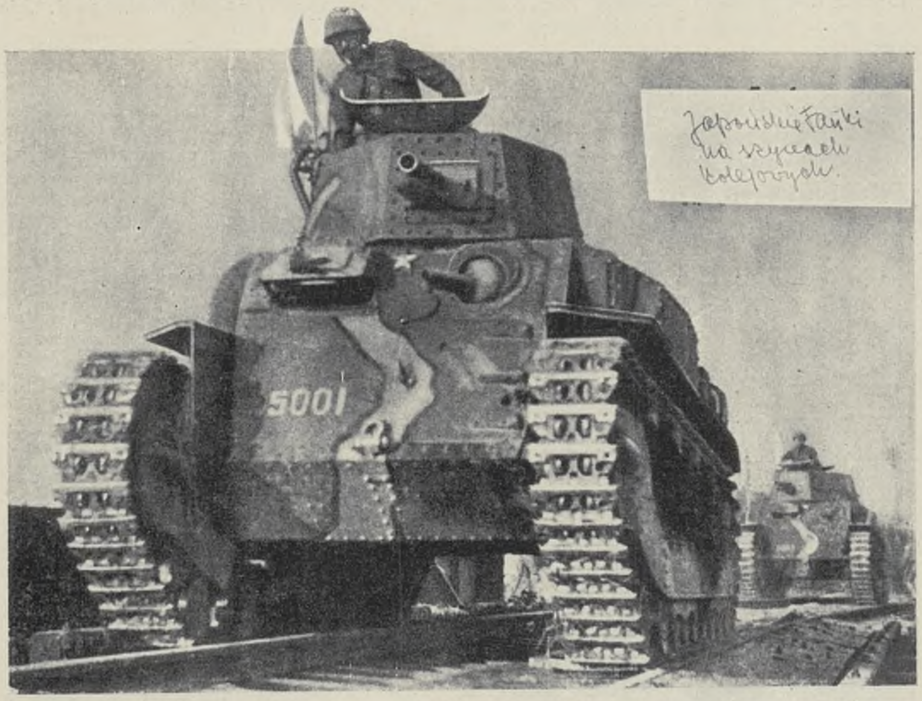
Słowem powstanie narodowo-hiszpańskie jako narzędzie Włoch i Niemiec do walki z Anglią o m. Śródziemne staje się dla Anglii nieszkodliwe.

Mimo to rząd brytyjski wzmacnia szlak morski, prowadzący z Wielkobrytanii do Indii i Australii koło przylądka Dobrej Nadziei, zakłada bazę morską w Freetown w kolonii Sierra-Leon, wzmacnia fortyfikację w Capetown, kosztem 15 mili. funtów sterlingów i na propozycje włoskie uznania de jure Abisynii wzamian za wy-



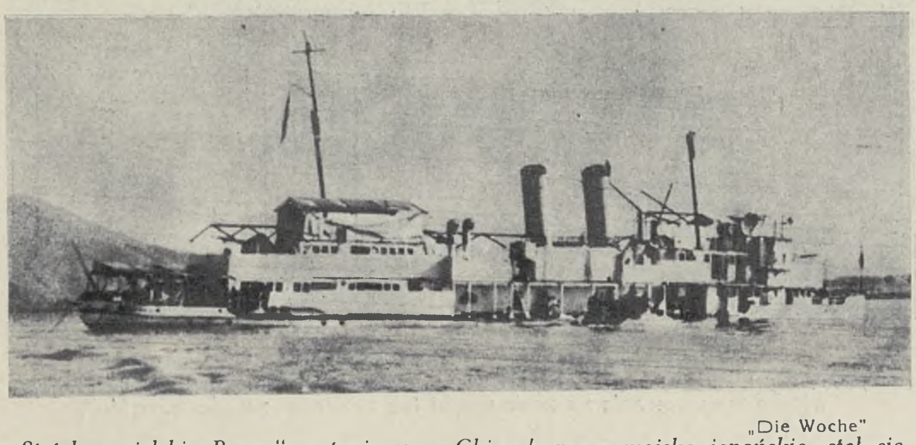
„The Sphere"

*Kolonia angielska Hong-Kong, składająca się z szeregu wysepek ze stolicą Victoria, z półwyspu Kaulun, hamuje zablokowanie przez Japończyków Chin.*



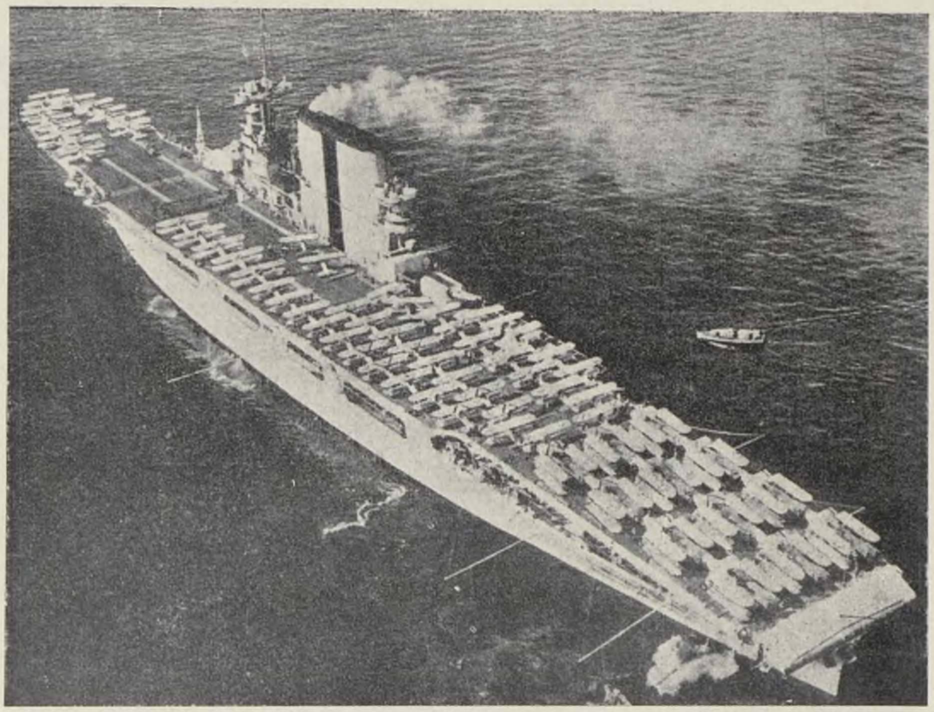
„Kölln Illustr. Zeitung"

*Tanki japońskie są tak skonstruowane, że posuwają się względnie szybko po szynach kolejowych.*



„Die Woche"

*Statek angielski „Panay", zatopiony w Chinach przez wojska japońskie, stał się przyczyną wymiany not dyplomatycznych.*



„Köln. Illustr. Zeitung"

*Amerykański okręt wojenny „awiomatka" z częścią wydobytych z pod pokładu samolotów. Samoloty te za pomocą radia mogą być prowadzone na pokład nawet podczas ciemności i mgły.*

cofanie ochotników włoskich z Hiszpanii nie odpowiada pozytywnie, raczej czyni starania dla zrekonstruowania Ligi Narodów przez wpojenie do niej Rzeszy Niemieckiej.

Anglicy mają mocne nerwy.

## PRZEJŚCIE Z PACYFIKU NA OCEAN INDYJSKI W OGNIU WALK DWÓCH BLOKÓW MORSKICH.

Walki krwawe i bezkrwawe dwóch bloków morskich na Oceanie Spokojnym mają kilka znamiennych momentów, których uwypuklenie da o walkach tych bardziej wyraziste pojęcie, a mianowicie:

A. Japonia napada na Chiny.
B. Chiny zwracają się o pomoc do Ligi Narodów.
C. Japonia usiłuje zniszczyć znaczenie portu Singapoore (Gibraltar Wschodu).
D. Demonstracja flot bloku angielskiego na Pacyfiku.

## A. JAPONIA NAPADA NA CHINY.

Bez oficjalnego wypowiedzenia wojny Japonia napada na północne prowin- Chin, zmusza wojska chińskie do odwrotu, rzuca hasło: Azja dla Azjatów, precz z rasą białą. Wypowiedzenie wojny następuje dopiero po zdobyciu $^{1}/_{3}$-ej terytorium chińskiego.

Wielki przemysł japoński, rozbudowany ponad miarę potrzeb rynku wewnętrznego i zahamowany we swej ekspansji światowej przez bariery celne państw europejskich, pchnął Japonię do wojny, finansuje wojnę. Generalissmus Chin Czang-Kai-Szek, nie mając wojsk przygotowanych dostatecznie technicznie, prowadzi taktykę wciągania wroga w głąb szerokich Chin, taktykę wyczerpania Japończyków.

Po zdobyciu przez wojska japońskie największego miasta Chin portu Szanghaju, zamieszkałego w znacznej części przez europejczyków, wydarzyło się kilka incydentów, stwierdzających wrogi stosunek Japonii do przedstawicieli dyplomatycznych i ludności europejskiej i amerykańskiej (zatopienie kanonierki „Panay").

Japonia już w początku wojny chciała wysondować, w jakim stopniu państwa białej rasy chętne są do obrony Chin, należących do Ligi Narodów.

A teraz sytuacja Japonii jest dość trudna, niemal pchająca ją do konfliktu z państwami europejskimi, mimo nadsyłanych oficjalnie zapewnień, że wszelkie interesy europejczyków w Chinach są i będą przez rząd japoński respektowane.

Japończycy chcą i muszą odciąć Chiny od morza, od strony morza dopływa dla armii chińskiej stale pomoc w postaci sprzętu wojennego i prowiantu.

Japończycy muszą oczyścić blokadę Chin od strony Kantonu.

„U wrót wjazdu do Kantonu, który — jak donosi półoficjalnie „Frankfurter Zeitung" — ma być teraz, z punktu widzenia strategicznego niewątpliwie słusznie, celem ofensywy japońskiej, leży angielska kolonia Hongkong. Składa się ona z szeregu wysepek ze stolicą Victoria i z półwyspu Kaulun, z którego to właśnie idzie owa ważna linia kolejowa do Kantonu. Hongkong ma obok Singapor największe strategiczne znaczenie dla Anglii, zresztą nie tylko dla Anglii, lecz także i dla Portugalii, która tam ma naprzeciwko wejścia do zatoki swoją kolonię Macao, no i przede wszystkim dla Francji, gdyż osłania wschodnie skrzydło francuskich Indochin. Hongkong broni więc interesów Anglii, Francji, a także i Portugalii."

„Gdyby Japonia chciała zablokować dopływ do Chin od strony Kantonu, to musiałaby zablokować całą tę zatokę i uniemożliwić egzystencję Hongkong. Anglicy posiadają nadto w całym szeregu innych zatok jeszcze oparte na układzie z Chinami z roku 1898 prawa, posiadają je na podstawie analogicznych układów także i Francuzi".

Konieczność utworzenia blokady od strony dopływających dla Chin posiłków, stwarzają dla Japonii trudną sytuację, bo blokada ta może narazić Japonię na konieczność wojny z państwami bloku anglo-amerykańskiego.

## B. CHINY ZWRACAJĄ SIĘ O POMOC DO LIGI NARODÓW.

Napadnięte Chiny i będące już w fazie oifcjalnej wojny z Japonią zwróciły się do Ligi Narodów o pomoc.

Liga Narodów uzależniła swoje stanowisko od pomocy Stanów Zjednoczonych.

Stany Zjednoczone odmówiły udzielania pomocy Chinom.

Liga Narodów również odmówiła udzielenia pomocy ,uświadamiając sobie, że pomoc ze strony państw Ligi łącznie z Sowietami Chinom, może wywołać protest całego antykomunistycznego bloku to jest i Niemiec i Włoch i rozszerzyć pożar wojny na środkową Europę.

Uchwała Ligi Narodów z lutego r. b. „zapewnia Chinom „poparcie moralne ze strony Ligi Narodów ,zalecając, aby członkowie Ligi Narodów powstrzymywali się od wszelkiej akcji, mogącej osłabić siłę odporną tego kraju oraz aby zbadali, w jakiej mierze mogliby indywidualnie zapewnić swą pomoc Chinom".



„L'Illustration"

*Po pobycie z wizytą u kanclerza Hitlera w Niemczech Mussolini uczy generalicję włoską maszerowania na wzór pruski tak zwanego „paradenmarsch'u".*

W zrozumieniu żółtego niebezpieczeństwa Sowiety moralnie i materialnie pomagają Chinom, ale unikają wszelkich takich wystąpień, które wplątałyby je w wojnę oficjalną z Japonią.

W początku lutego r. b. rząd sowiecki zrzekł się wszelkich pretensji do opanowanej przezeń tak zwanej Mongolii Zewnętrznej.

„Na zasadzie umowy" podpisanej przez specjalnego delegata Czang-Kai-Szeka, p. Sun-Fo, z rządem sowieckim, Mongolia Zewnętrzna, stanowiąca olbrzymi basen rezerwowy pod względem ludności, żołnierzy i zapasów wojennych, przejdzie ostatecznie w definitywne posiadanie Chin z tym, że rząd moskiewksi posiadać będzie w Ułan-Bator swego pełnomocnego ministra, który będzie jednocześnie członkiem i doradca rządu mongolskiego.

„Dzięki temu porozumieniu Chiny będą mogły wkrótce uruchomić 200-tysięczną armię mongolską i sowiecką pod komendą sowieckich oficerów. Jednocześnie zaś rząd sowiecki ma przyznać rządowi chińskiemu kredyt wojenny w kwocie 200-u milionów rubli na cele obrony narodowej, zaś wzamian za to rząd chiński udzieli rządowi sowieckiemu szeregu koncesji gospodarczych na swym obecnym terytorium".

## C. JAPONIA USIŁUJE ZNIWECZYĆ ZNACZENIE SINGAPURU.

Obecny premier królestwa Sjamu, wychowanek berlińskiej akademii wojskowej Bahol doszedł do porozumienia z firma przemysłowo-bankową „Mitsui and Co" celem przekopu przez półwysep malajski na terenach, należących do Siamu, kanału przy osadzie Kra.

W miejscu przy osadzie Kra półwysep malajski staje się wąski, mając szerokość zaledwie 35 klm.

Jakkolwiek międzynarodowe układy nie pozwalają mocarstwom trzecim na przekopywanie kanałów, jednak państwo Sjamskie na swoim terytorium za japońskie pieniądze ma prawo taki kanał przeprowadzić.

Po przekopaniu kanału przy osadzie Kra, łączącego Ocean Spokojny z Oceanem Indyjskim, okręty japońskie, oszczędzając dwa do czterech dni drogi, zdala od 18-calowych dział Singapuru będą mogły swobodnie przechodzić pod osłoną Siamu z jednego Oceanu na drugi.

Znaczenie portu wojenego Anglii w Singapurze, portu, który dotychczas był Gibraltarem Wschodu, bramą przejściową z jednego Oceanu na drugi, niepomiernie zmniejszyłoby się.

„Oczywiście Anglia, Francja i Stany Zjednoczone nie dają się zaskoczyć jak o tym donosi p. Jan Drohojowski („Kurier Warsz." 43).

„Ujście kanału Kra będzie strzeżone przez podstawe lotniczą Victoria Point, w Burmie, oraz fortyfikacje położone na St. Matthew w Island. Francja już wzmocniła swe siły morskie i lotnicze w Indo-Chinach".

„Stany Zjednoczone poddały gruntownej rewizji swą politykę, dotyczącą niepodległość Filipin.

„Admirał Yarnell na swym okręcie „Augusta" podążył ze Szanhaju do Manilli, celem odbycia narad z amerykańskim wysokim komisarzem Paul V. Mc. Nutt'em. „Augusta" obecnie usiłuje ustalić rekord szybkości między Filipinami a Szanhajem. Komisarz Mc. Nutt ze swej strony przybywa do Stanów Zjednoczonych samolotem po szczegółowej inspekcji osad japońskich w Davao, na jednej z wysp Filipińskich. Wreszcie pod kierownictwem jenerala Douglas Mac Ar-



*W Rumunii król Karol z następcą tronu ks. Michałem czyni przegląd wojska.*



„The Sphere"

*Oficer francuski, dowodzący francuskim oddziałem wojsk kolonialnych, w chwili salutowania przy podniesieniu sztandaru.*

**(d. c. światowa polityka pod znakiem dwóch bloków morskich)**

thur'a, mianowanego marszałkiem przez Quezona, odbędą się pierwsze manewry wojsk filipińskich, w sile 50.000 ludzi!"

„Jednocześnie przeniesienie służby informacyjnej floty brytyjskiej z Bermundy na Jamaikę oznacza niezbicie żywotne zainteresowanie Anglii kanałem Panama, jako arterią łączącą Macierz z Indiami".

Tendencje bloku morskiego „antybolszewickiego" w kierunku unieszkodliwienia dla nawigacji między obydwoma oceanami portu w Singapurze wiąże się również z powtarzaną w prasie wersją o propozycji japońskiej.

Mianowicie, Japończycy jakoby proponowali Rzeszy Niemieckiej wspólny zabór Indii Holenderskich i podział tych Indii między Niemców i Japonię.

Wiemy, że przy opanowaniu Indii Holenderskich przez „antybolszewicki" blok morski można by bez trudności uczynić szereg między wyspami wolnych przejść z Oceanu Spokojnego na Indyjski i Singapur coraz bardziej fortyfikowany przestałby być w ręku angielskim Gibraltarem Wschodu.

D. DEMONSTRACJA ZJEDNOCZONYCH FLOT BLOKU ANGLO-AMERYKAŃSKIEGO NA PACYFIKU.

Anglia i zaprzyjaźnione z nią państwa morskie coraz bardziej zaczynają niepokoić się tą nieustannie rozszerzającą się ekspansją gospodarczą i polityczną Japonii.

W wyniku narady, w której wzięli udział pp. sekretarz stanu Cordell Hull, podsekretarz stanu Sumner Welles, doradca polityczny sprawy Dalekiego Wschodu Stanley D. Hornbeck, dyrektor departamentu Maxwell M. Hamilton i admirał William D. Leahy, szef operacji morskich, postanowiono uczynić manewry na wodach między Singapurem i Australią.

Z amerykańskiej marynarki biorą w nich udział trzy krążowniki „Trenton", „Milwaukee" i „Memphis". Pierwsza faza manewrów rozgrywa się na pełnym morzu w odległości 500 mil morskich od Singapore. W drugiej fazie — flota nieprzyjacielska usiłuje wysadzić desant w Singapore.

Prócz floty amerykańskiej w manewrach bierze udział 27 okrętów angielskich i 110 samolotów, nadto flota francuska i holenderska.

Kierownictwo tych manewrów odnosi się z kurtuazją do Japonii, jednak manewry te w istocie swojej są ostrzeżeniem Japonii, że Wielka Brytania nigdy nie pozwoli na przewagę Japonii na Pacyfiku.

„Zajmując przed 119 laty maleńką wyspę Singapur o ludności dziś 511 tys. ludności chińskiej, malajskiej i stosunkowo małej ilości białej, Anglia działała jakoby w obronie wolnego handlu w czasie, gdy Holendrzy mieli niejako monopol handlu z Japonią i z Chinami. Dzisiaj sytuacja zmieniła się bardzo poważnie i Singapur, strzegąc przepływu statków japońskich na Ocean Indyjski, broni przede wszystkim poniekąd krajów imperium brytyjskiego przed zalewem towarów japońskich. W Indiach niderlandzkich towar japoński zupełnie wyparł towar angielski. Piąta część komunikacji pomiędzy Bombajem i Japonią znajduje się dzisiaj w rękach japońskich. W tych warunkach Singapur przedstawia groźną zaporę dla japońskiego „parcia w kierunku południa"."

DALSZE ZBROJENIA MORSKIE

Wobec zerwania wszelkich konferencyj, dotyczących ograniczenia zbrojeń morskich, któreby obowiązywało wszystkie mocarstwa morskie, zbrojenia te postępują nadal i to w rozmiarach dotąd niebywałych.

Japonia buduje okręty pancerne o tonażu większym od 35000 ton. t. j. od tonażu, jaki uznano dotychczas za najwyższy. Korespondent „Kuriera Warsz.", podaje następujące szczegóły odnośnie zbrojeń:

„Nowy program, przewidziany przez Włochy, a przewidujący budowę dwóch wielkich pancerników i kilkunastu jednostek lżejszych, odbił się w tutejszym świecie politycznym bardzo żywym echem, Analizując sytuację na morzu Śródziemnym, stwierdza się ,iż rozbudowa floty włoskiej jest groźbą przede wszystkim antyfrancuską, przy czym realizacja nowego programu zapewnia już Włochom przewagę nad Francją pod względem ilości jednostek liniowych.

„Journal des Débats" stwierdza konieczność szybkiego zmontowania nowego francuskiego planu morskiego, któryby dostatecznie wyrównał dysproporcję, wywołaną zbrojeniami włoskimi.

Według opinii kół francuskich plan taki polegać musiałby na: 1) pośpiesznym wykończeniu dwóch pancerników, będących w budowie; 2) natychmiastowym rozpoczęciu budowy jednostek lżejszych, przewidzianej na połowę roku 1938; 3) szybkim uchwaleniu budowy dodatkowego pancernika 35-tysięcy tonowego i 18-tu łodzi podwodnych.

„Angielski program budowy floty ogłoszony będzie w końcu marca b. r.. Dotychczas przewiduje się, że prócz 5 dreadnoughtów o wyporności 35 tys. ton każdy, będących obecnie w budowie, Anglia rozpoczyna w r. bież. budowę dalszych 5-ciu jednostek tego samego typu. W związku z informacjami, jakie posiada wywiad angielski o rozpoczętej przez Japonię budowie dwóch kolosów o wyporności 46 tysięcy ton każdy, w kołach admiralicji słyszy się o zamiarze budowania przez Anglię specjalnej eskadry Pacyfiku, złożonej z 3-ch jednostek liniowych o wyporności 55 tysięcy każda, uzbrojonych w armaty 18-calowe (45 cm.).

„Pogłoski te znajdują potwierdzenie w fakcie, że otwarte w bieżącym tygodniu doki angielskiej bazy morskiej w Singapurze mogą przyjmować jednostki do 60-ciu tysięcy ton wyporności. Koszt jednego takiego kolosa obliczony jest na 20 milionów funtów, czyli przeszło pół maliarda złotych. (F.B.C.)"

Nowy komisarz marynarki wojennej w Sowietach stawia sobie za zadanie stworzenie marynarki wojennej tak wielkiej, żeby mogła przeciwstawić się zjednoczonym siłom Włoch, Niemiec i Japonii.

Bardzo byłoby to ciekawe, ale trudno w to uwierzyć, by tego dokonały Sowiety.

Dotychczas rząd sowiecki nie zbudował ani jednej wielkiej jednostki morskiej.

Zbrojenia dwóch bloków morskich nie łagodnieją, przeciwnie zaostrzają się. Dostojny charakter Anglików, ich wola niezłomna, ich patriotyzm rozumny, ich umiejętność obejmowania szerokich widnokręgów stara się złagodzić tarcie śród białej rasy. Anglia w odwecie na różne złośliwe sztuczki włoskie mogłaby przesyłać broń dla partyzanckich oddziałów w Abisynii i panowanie włoskie nad Abisynią czynić problematycznym, Anglia Włochom tego nie czyni. Anglia ani Francja nie przyczyni się do tego, by kopać wilcze doły pod cywilizacją białej rasy, pod cywilizacją przodującą ludzkości. Ale jak zachowają się Włosi, lub junkrzy pruscy po wpoleniu Austrii do Rzeszy, trudno przewidzieć.

# POLSKA PLACÓWKA NAD MORZEM ADRIATYCKIEM

## Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „Dom Polski nad Adriatykiem" (1927—1938)

„DOM POLSKI NAD ADRJATYKIEM"



*Widok „Zofiówki", willi będącej własnością „Domu Polskiego nad Adriatykiem" na wyspie Solta w Jugosławii. Na willi tej znajduje się tablica z płaskorzeźbą bronzową Marszałka Józefa Piłsudskiego, odsłonięta w roku 1932.*



*Widok Chrobrzyna, osiedla polskiego na wyspie Solta w Jugosławii. Na domu w miejscu oznaczonym krzyżykiem znajduje się tablica marmurowa z napisem w języku polskim, serbskim i chorwackim o nazwaniu tego terenu w roku 1929 „Chrobrzynem" na cześć Króla Bolesława Chrobrego, jako pierwszego Króla Polskiego i jednego z największych władców słowiańskich.*

Od roku 1927 istnieje w Warszawie Spółdzielnia Budowlano - Mieszkaniowa „Dom Polski nad Adriatykiem", która postawiła sobie za zadanie stworzenie w Jugosławii nad morzem Adriatyckim placówki spółdzielczej, celem umożliwienia swoim członkom i innym osobom, które z nich zechcą korzystać, tanich urlopów wypoczynkowych nad jugosłowiańskim Jadranem. Inicjatorowie jej liczyli się z tym, że wiele osób, przede wszystkim ze względów zdrowotnych, potrzebuje od czasu do czasu pobytu w klimacie ciepłym i nad morzem, nad którym sezon trwa prawie cały rok z wyjątkiem okresu od listopada do marca. Spółdzielnia ta nabyła na wyspie Solta koło Splitu w Dalmacji willę, której nadano nazwę, tak w Polsce popularną, „Zofiówka"; właścicielami pokojów w tej willi są, między innymi, inż. Józef Mikułowski, adw. Władysław Mikułowski, prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, p. Władysława Nazarewska, płk. F. Sawicki, Stowarzyszenie Urzędników Państwowych w Warszawie, Radca Ministerstwa Spraw Wewnętrznych inż. Zygmunt Rudolf, p. Wacław Kamiński, p. Kiersnowska, inż. Mieczysław Strasburger, prof. Grzegorz Proniewski. Administratorką tego domu jest p. Władysława Nazarewska. Corocznie przebywał tam, oprócz członków Spółdzielni, cały szereg gości z Polski, śród których między innymi wymienić można dyr. Biura Prezydialnego Prezydium Rady Ministrów p. Jerzego Brzozowskiego, Kustosza Państwowego Muzeum Zoologicznego, prof. Tadeusza Wolskiego, znanych astronomów pp. prof. F. Kępińskiego i dr. J. Gadomskiego, Ministra Poczt i Telegrafów p. Michała Kalińskiego i Wiceministra płk. Tadeusza Argasińskiego i t. d. Spółdzielnia przywiązuje dużą wagę do tego, aby w miarę możności być zarazem placówką polską propagandową i ułatwiającą badania naukowe. W roku 1932 na Zofiówce odsłonięto marmurową tablicę ku czci Wodza Narodu Marszałka Józefa Piłsudskiego z płaskorzeźbą bronzową Marszałka, ofiarowaną przez Dyrekcję Mennicy Państwowej w Warszawie, która to uroczystość odbyła się przy udziale wielkiej wycieczki polskiej i licznych przedstawicieli cywilnych i wojskowych władz jugosłowiańskich. Prof. Tadeusz Wolski dzięki kilkutygodniowemu pobytowi w Zafiówce wydał pracę naukową z dzidziny badań nad fauną morza Adriatyckiego. Prof. F. Kępiński i dr. J. Gadomski przeprowadzali podczas pobytu swojego w „Zofiówce" badania astronomiczne. Pierwszym prezesem Rady Nadzorczej Spółdzielni był znany literat prof. Antoni Ferdynand Ossendowski. Pierwszym prezesem Zarządu prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, dyrektorem Spółdzielni jest od samego początku inż. Józef Mikułowski. Następnymi prezesami Rady Nadzorczej byli ppłk. Józef Bartelmus i inż. Edward Szenfeld, emerytowany dyrektor Wodociągów m. st. Warszawy (prezes obecny). Członkami Rady Nadzorczej są nadto obecnie prof. Hilarowicz, ppłk. Bartelmus i rejent Wacław Dutkiewicz. Członkami Zarządu są obecnie, oprócz dyrektora Mikułowskiego, pp. inż. arch. Wanda Wyszyńska, Antoni Szadkowski, radca Ministerstwa Opieki Społecznej p. Seweryn Hartman. Spółdzielnia nabyła nadto na tejże wyspie Solta duży obszar gruntu, który nazwano w roku 1929 „Chrobrzynem" na cześć króla Bolesława Chrobrego; na terenie tym ma stanąć szereg indywidualnych domków; na razie znajdują się na nim willa płk. J. Bartelmusa, który wraz z małżonką od szeregu lat urządzają tam kolonie letnie dla kilkudziesięciu dzieci polskich, przeważnie dzieci wojskowych. Właścicielami działek gruntowych na Chrobrzynie są między innymi pp. J. Mikułowski, gen. Sergiusz Zahorski z Poznania, inż. Jan Pomorski, Wacław i Maria Kamińscy, Stanisława Popielowa, Maria Straszewiczowa, pułkownik Franciszek Kopeczny, Janusz Wyganowski, Tadeusz Hilarowicz, hr. Platerowa, Maria Szenfeldowa, Kazimierz Niewiarowski i inni.

# ZBROJENIA MORSKIE JAPONII

M. B. w „Gazecie Polskiej“ podaje następujące szczegóły, dotyczące rozbudowy floty japońskiej i jej znaczenia w wojnie chińskiej:

„Jednym z głównych ognisk niepokoju, w konsekwencji wywołujących gwałtowny wzrost zbrojeń na morzu, jest Daleki Wschód. Zagadnienie to od dłuższego czasu już interesuje opinię publiczną. Przyczyna niepokoju tkwi w dalszym szybkim wzroście potęgi Państwa Wschodzącego Słońca i jego dążeń do ekspansji zewnętrznej (surowce, przeludnienie). Dążenia te wyrażają się nie tylko w interwencji zbrojnej w Chinach i szeregu aktów politycznych ,ale również w systematycznym wzmocnieniu i rozbudowie systemu własnych baz morskich, opierając się na których, Japonia będzie mogła w przyszłości przystąpić do ewentualnego rozszerzenia swych wpływów w kierunkach, dyktowanych jej racją stanu.

Poza istniejącymi już przed tym morskimi bazami na głównych wyspach japońskich (Jakosuka, Sasebo, Maizuru, Kure), na wyspie Formozie i na kontynencie (Riojun, czyli były Port Artura i Dairen) — Japonia sporządza szereg nowych. W systemie tym na specjalną uwagę zasługuje budujący się w przyśpieszonym tempie nowy port Rasin, na północnym wybrzeżu Korei, około korejsko-sowieckiej granicy. W razie wojny, przerzucenie wojska japońskiego drogą morską, łączącą porty Tsuruga i Nugata z Rasinem, będzie trwało przynajmniej o dwie lub trzy doby krócej, niż miałoby to miejsce przy korzystaniu z drogi starej z Kobe do Dairen. Kolej żelazna wybudowana przez Japończyków łączy Rasin z kolejami Mandżurii. Prawdopodobieństwo wykorzystania portu Rasin, jako bazy floty i lotnictwa morskiego, jest oczywiste. Charakterystycznym jest również zamiar połączenia tego portu linią lotniczą z portem Niigata przez morze Japońskie. Rolę pomocniczą w stosunku do Rasinu odgrywają istniejące już przed tym porty Korei, Juki i Seisni, znajdujące się na północ i na południe od tego ostatniego. Obecnie są one poszerzane i zaopatrywane w nowoczesne instalacje portowe. Analogiczne roboty wykonuje się na zachodnim wybrzeżu zatoki Liaotungskiej, około Szanhaikuana. Wreszcie istnieje zamiar urządzenia nowego portu i bazy morskiej w Tasitoo, na wyspie Tosi, około ujścia rzeki Jalukiang.

W Japonii właściwej, budują się we wzmożonym tempie bazy dla lotnictwa morskiego. Poza wykończonymi w zeszłym roku na jesieni nowymi bazami w Jokohamie i Tsinkai (południowa Korea), ministerstwo całkowicie wykonało program, polegający na stworzeniu dziesięciu nowych morskich baz lotniczych. Obecnie, poza Jokohamą i Tsinkai, istnieją bazy w Tateiama, Kisarazu, Ominato, Kure, Maizuru, Saeki, Omur, Kanoia.

Na wyspach mandatowych Mariańskich, Karolińskich, Marshalla, jak również na wyspach Bonina i innych, należących do zachodniej części oceanu Wielkiego — Japonia tworzy morskie bazy i punkty oporu dla swej floty i lotnictwa.

W ten sposób ujęta sieć wysuniętych placówek stwarza duże możliwości do ewentualnej ekspansji na południe i zagraża morskim liniom komunikacyjnym niektórych mocarstw oceanu Wielkiego. W szczególności wyspy mandatowe, leżące w poprzek linii komunikacyjnych U. S. A. z Filipinami i portami chińskimi, mogą w razie wojny pozwolić Japonii na przerwanie tych linii czy to za pomocą floty, czy też lotnictwa. Wskazane powyżej archipelagi w rękach Japonii tworzą również puntky strategiczne w stosunku do Wielkobrytyjskich dominiów oceanu Wielkiego: Australii i Nowej Zelandii.

Wzrost potęgi japońskiej odzwierciadla się w zbrojeniach na morzu. Japonia ukończyła lub ostatecznie wykańcza programy, uchwalone w roku 1931 i 1933. Przewidywały one 6 krążowników ,2 lotniskowce, 3 transporty lotnicze, 26 kontrtorpedowców, 15 okrętów podwodnych (oprócz małych, o nieznanej konstrukcji, których ilość jest niewiadomą) i dużą ilość okrętów pomocniczych.

Programy 1936 i 1937 roku są otoczone tajemnicą, nie były ogłoszone w prasie, ani zakomunikowane japońskiemu parlamentowi. Wiadomo jednak, że przewidują wszelkie kategorie okrętów, poczynając od lekkich nawodnych — do pancerników i okrętów podwodnych włącznie. Pancerniki te, wobec nie podpisania przez Japonię traktatu Londyńskiego (25.III.1936 r.). mogą przewyższać, zdaniem niektórych fachowców, i prawdopodobnie przekroczą, ustalone normy tonażu i uzbrojenia, czyli 35.000 ton wyporności i kaliber dział 406 mm.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę na jeden fakt zasadniczy.

Sukcesy swe w Chinach, Japonia zawdzięczać całkowicie flocie wojennej, o której względnie mało się słyszy. Pod tym względem nic się nie zmieniło od wojny japońsko-chińskiej i rosyjsko-japońskiej. Dzięki silnej flocie, bez przeszkód przerzuca się na kontynent potrzebną ilość wojska, dzięki flocie odbywa się sprawne zaopatrzenie walczących, dzięki flocie odbywa się blokada wybrzeży chińskich od Korei aż po granicę Indochin, paraliżujące przywóz morski. Wreszcie nie wolno pominąć milczeniem wydatnego poparcia ogniem floty i bombami lotnictwa morskiego operacyj wojska lądowego“.



*Ładunek żelaza kątowego na wagonie z przeznaczeniem na eksport.*

Eksport wyrobów walcowych z Polski w ciągu ostatnich lat pięciu osiągnął następujące wyniki ilościowe:

| Rok | Tony |
|---|---|
| 1932 | 123.151 |
| 1933 | 226.912 |
| 1934 | 190.029 |
| 1935 | 190.090 |
| 1936 | 201.487 |

W latach 1932/1933 eksport ten kierował się przede wszystkim na rynek sowiecki i niemiecki. Dopiero od 1934 datuje się właściwa ekspansja polskich produktów walcownianych na rynki światowe, w szczególności zaś na rynki zamorskie. Ilości produktów walcownianych dostarczonych na wszystkie rynki poza Niemcami i Z. S. S. R. w ciągu ostatnich pięciu lat były następujące:

| Rok | Tony |
|---|---|
| 1932 | 46.726 |
| 1933 | 30.152 |
| 1934 | 111.025 |
| 1935 | 130.908 |
| 1936 | 129.316 |

W dotychczasowym eksporcie produktów walcownianych brały udział następujące przedsiębiorstwa:

Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych S. A., Katowice, Śląskie Zakłady Górn. Hutn. Huta Pokój S. A., Katowice Zjedn. Zakłady Górn. Hutn. Modrzejów Hantke S. A., Sosnowiec, T-wo. Akc. Zakladów Hutniczych Huta Bankowa S.A., Dąbrowa Górn. T-wo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza S. A., Sosnowiec.

Wspomniane przedsiębiorstwa prowadziły sprzedaż eksportową początkowo samodzielnie. Wiosną 1935 roku przedsiębiorstwa te wyłoniły związek branżowy, któremu poddane zostało opracowywanie ogólnych zagadnień eksportowych hutniczych, sprzedaż zaś produktów walcowanych powierzyły firmie „Polski Eksport Żelaza" S. z o. o., Katowice. Spółka ta, stworzona przez Wspólnotę Interesów, była dotąd eksportowym przedsiębiorstwem tego koncernu.

„Polski Eksport Żelaza" posiada obecnie rozgałęzioną sieć przedstawicielską, obejmującą 23 rynki zbytu. W roku 1936 działalność sprzedażna tego przedsiębiorstwa objęła 41 rynków zbytu. Poza Z. S. S. R., Bułgarią i Rumunią wszystkie wspomniane rynki obsługiwane były drogą morską, przez Gdynię. W roku 1936 przez Gdynię przeładowano 115.784 tony produktów walcownianych. Eksport tych produktów wysunął się tym samym na czoło towarów wysyłanych przez Gdynię. Zajął on następne miejsce po węglu, drzewie i cukrze.

Wyroby walcowane dostarczane są zagranicę w partiach niecałookrętowych. Stanowią one obecnie podstawowy ładunek linii regularnych obsługujących Gdynię, przyczyniając się do wzmożenia częstotliwości odjazdów i zwiększenia skali obsługiwanych portów docelowych.

Poważne znaczenie posiada również eksport wyrobów walcownianych dla rozwoju floty polskiej. W roku 1936 29,9% tonnażu wysłanego drogą morską, przewiezione zostało statkami polskimi.

# BIURA INŻYNIERSKIE INŻ. F. RUPP SP. Z O. O.




Firma egzystuje od 1935 roku. Specjalnością firmy są roboty wodne i fundowania. W tym zakresie firma wykonała na zlecenie Urzędu Morskiego około 800 mb. umocnień brzegowych na półwyspie helskim, poza tym budowę nowego portu rybackiego w Pucku. Ponadto wykonano dla Komisariatu Rządu m. Gdyni budowę 3 mostów w Orłowie, zerwanych przez burzę wiosenną, oraz na zlecenie prywatne około 500 mb. ścianki szczelnej przy budowie sztucznej plaży w Gdyni. Poza tym firma wykonała cały szereg poważnych robót budowlanych o specjalnym charakterze dla instytucji wojskowych, jak również i zleceniodawców prywatnych. Podobne roboty są i w roku bieżącym w toku. Poza wyżej wymienionym rodzajem prac firma w ubiegłym roku rozszerzyła swoją działalność, wykonywując nowoczesne, szlachetne, bitumiczne nawierzchnie drogowe, materiałami własnej produkcji, z urządzonej w tym celu własnej wytwórni w Miechucinie. Jak widać z powyższego firma Biuro Inżynierskie Inż. F. Rupp Sp. z o. o. poza robotami specjalnymi przy rozwoju portów, rozwija się również i w innym kierunku, przyczyniając się wybitnie do rozbudowy dróg w kraju.

# INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM

W ciągu roku 1937 na terenie portu gdyńskiego wykonano stosunkowo dużą ilość nowych inwestycyj.

Z urządzeń przeładunkowych ustawiono: na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych 3 dźwigi póportalowe dla przeładunku drobnicy, hajdy o nośności 3 ton; na nabrzeżu Francuskim 2 dźwigi półportalowe, również o nośności 3 ton, przy czym każdy z nowych dźwigów ma wewnętrzne przejście dla pasażerów, co ma tu szczególnie znaczenie wobec tego, że właśnie przy nabrzeżu Francuskim stoi dworzec morski, a więc do niego przybijają statki pasażerskie, m. in. i nasze transatlantyki.

Dużo stosunkowo przeprowadzono robót elektrycznych. Ułożono więc: kabel telefoniczny i oświetleniowy na molo Południowym oraz ustawiono i przyłączono do sieci słupy oświetleniowe na nabrzeżu Pomorskim, dalej wybudowano studzienki kablowe i założono kable telefoniczne na dużej przestrzeni ul. Indyjska i ul. Rumuńska), wybudowano lampy sygnałowe na poszczególnych nabrzeżach, oraz połączono kablem transformator z nabrzeżem czechosłowackim dla zasilania prądem gniazd dźwigowych wzdłuż tego nabrzeża, wreszcie rozbudowano sieć telefoniczną, oraz alarmowo - pożarniczą.

Jezdni, ulic i placów zabrukowano 920 $m^2$, a chodników betonowych ułożono 3.350 $m^2$. Sieci wodociągowej wybudowano 887 m., sieci kanalizacyjnej 156 m. i sieci kanalizacyjno-deszczowej 840 m.

W r. ub. wzniesiono również poważną ilość budowli naziemnych na terenie portu. Wybudowano więc dom biurowy w strefie wolnocłowej, drugą część magazynu nr. 9, rampę i fundament pod dźwigi na nabrzeżu czechosłowackim, a także wykończono dom dla kranistów przy ul. Węglowej i kuźnię przy warsztatach Urzędu Morskiego. Ponadto rozbudowano koszary policyjne w porcie, wzniesiono fabrykę mączki rybnej Morskiego Instytutu Rybackiego, dozbudowano biura i magazynu podręczny „Skarbopolu", wybudowano pawilon „Żeglugi Polskiej" na nabrzeżu pomorskim, biura f-my „Warta", halę wystawową Targów Gdyńskich, pawilon Yacht-Klubu, stację obsługi „Standart Nobel", garaże samochodowe, fabrykę farb i lakierów f-my „Hempel i Leppert" w strefie wolnocłowej, magazyn f-my „Eetler", suszarnię nasion Olejarni „Union", biura wydziału holowniczo - ratowniczego „Żeglugi Polskiej", magazyn firmy „Paged", magazyn podręczny f-my „Polskarob", magazyn śledziowy f-my „Bloomfield's", biura f-my „Pomorze", warsztaty i biura stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego, biura Hali Rybnej, urządzenia transportowe przy magazynie f-my „Fetter", oraz dom biurowy zakładów drukarskich „Alfons Szczuka". (M)

## PRZEWOZY MORSKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH W r. 1937

W r. ub. polskie przedsiębiorstwa żeglugowe wykazały dalszy wzrost aktywności. Przewozy towarów zwiększyły się z 1.428 tys. ton w r. 1936 do 1.790 tys. ton, czyli o przeszło 25 proc. w r. 1937. Z sumy tej przypada na przewozy trampowe 1.052 tys. ton, a na linie regularne 738 tys. ton.

Największe ogólne przewozy wykazuje „Żegluga Polska" S. A., a największy ich wzrost — Towarzystwo „Gdynia — Ameryka" L. Ż.

Na podstawie wzrostu przewozów i wzrostu frachtów w r. 1937, można szacować zarobek brutto polskiej floty handlowej za przewóz towarów na sumę przeszło 30 miln. zł., a za przewóz pasażerów i turystów około 20 miln. zł., łącznie więc na około 50 miln. zł.

*(„Gazeta Polska")*





DRUKOWANO NA PAPIERZE DOSTARCZONYM PRZEZ FIRMĘ „PNIOWIEC" SP. Z O. O.
Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym „Spójnia Chemigrafów", Warszawa, Żelazna 28, tel. 607-04.
Prenumerata dwumiesięcznika „F L O T A  P O L S K A" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P. K. O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., ½ — 350, ⅓ — 250, ¼ 200.

*Redaktor i wydawca: Radosław Krajewski.* *„Drukarnia Lekarska", Sp. z o. o., Warszawa, Leszno 56.*

# FLOTA POLSKA



KRĄŻOWNIK (CROISEUR) „EMIL BERTIN”